

**Univerzita Karlova v Praze**

**Filozofická fakulta**

Ústav světových dějin

# **Diplomová práce**

**Bc. Radka Vosáhlo**

**„Mototown Detroit“ – Hospodářská a sociální proměna města od konce 19. století do roku 1941**

**„Mototown Detroit“ – Economic and social developement of the town from the end of 19. century to 1941**

Praha 2016

Vedoucí práce: PhDr. Jan Koura, Ph.D.

## **Poděkování**

Na tomto místě bych chtěla poděkovat panu PhDr. Janu Kourovi, Ph.D. za pomoc, ochotu, nápady a cenné rady při dohledu nad vznikem této práce. Dále bych chtěla poděkovat slečně Mgr. Michaelae Fendrychové za pomoc. Na posledním místě patří poděkování mé rodině, především mému manželovi Jakubovi.

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze 27. 4. 2016

.....  
Radka Vosáhlo

**Klíčová slova:**

Detroit; USA; automobilismus; Henry Ford; pásová výroba; hospodářský rozvoj; demografický vývoj; Velká hospodářská krize

**Keywords:**

Detroit; USA; automobilism; Henry Ford; assembly line; economic developement; demographic developement; The Great Depression

## **Anotace**

Předkládaná práce se bude věnovat vývoji automobilismu od konce 19. století do začátku druhé světové války v americkém Detroitu. Jedním ze základních cílů bude analýza hospodářského vzestupu tohoto města v důsledku koncentrace automobilové výroby, dalším pak proměna samotného Detroitu. Jakým způsobem se změnilo obyvatelstvo - jeho počet, zvyky, kulturní vyžití a jaké byly problémy, které sebou takto vysoká koncentrace pracovníků přinášela. Práce se zaměří zejména na následující výrobce automobilů: Ford Motor Company, General Motors a Chrysler LLC. Chronologicky je práce vymezena přelomem 19. a 20. století, kdy dochází k masovějšímu rozšíření myšlenky motorismu, a rokem 1941 – vstupem USA do druhé světové války. Práce se rovněž zaměří na osobu Henryho Forda a jeho stylu organizace práce, rozšiřování firmy a inovacím, které do výroby zaváděl. Reflektován bude způsob, jakým ovlivnil nejen ostatní producenty automobilů v oblasti, ale rovněž i své zaměstnance.

## **Résumé**

Dissertation analysis raising of phenomenon of automobilism in the american city of Detroit in first half of 20. century. Analysis is focus primarily on the „Big Three“ of car producers: Ford Motor Company, General Motors a Chrysler LLC. Analysis is temporalily delimited with two moments, closely conected with developing of automobilism: Increase of popularity of cars at the begin of 20. century and Great depression. Important moments in delimited time period were especially: founding of Ford Motor Company in 1903, founding of General Motors in 1908, implementation of assembly line by Henry Ford in 1913, founding of Chrysler LLC in 1925 and of course the Great Depression from 1929. Special priority is focus on the personality of Henry Ford and his style of organization of work, company development and inovations, that were introduced mostly by his company, followed by others. Henry Ford has absolutely special position, mostly because of his complex care of his employees. Objective of this work is not only to analyze unprecedented increase and development of the city of Detroit, but also to describe demographical change of society, due by the development of automobile industry in the state of

Michigan. Major question is: How the city of Detroit was changed in connection with industrial development, especially how the population was changed. I suppose, that the industrial grow influenced the development of whole city- infrastrucure, public facilities and also the culture. Research is based primarily on contemporary information sources, especially periodical press.

<b>ÚVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>1. STRUČNÁ HISTORIE MĚSTA DETROIT .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 HISTORIE DETROITU DO KONCE AMERICKÉ OBČANSKÉ VÁLKY V ROCE 1865 .....</b>	<b>7</b>
<b>1.2 HISTORIE DETROITU OD OBČANSKÉ VÁLKY DO 1941 .....</b>	<b>13</b>
<b>2. VELKÁ TROJKA.....</b>	<b>22</b>
<b>2.1 HENRY FORD – FORD MOTOR COMPANY .....</b>	<b>23</b>
2.1.2 POČÁTKY .....	23
2.1.2 POSTAVIL AMERIKU NA KOLA.....	26
2.1.3 ORGANIZACE VÝROBY .....	28
2.1.4 OBDOBÍ STAGNACE A KRIZE.....	30
<b>2.2 GENERAL MOTORS.....</b>	<b>31</b>
2.2.1 WILLIAM DURANT .....	32
2.2.2 VZNIK DRUHÉHO ZE TŘÍ .....	33
2.2.3 VÝROBNÍ ZMĚNY .....	35
2.2.4 REORGANIZACE A PŘÍCHOD VELKÉ KRIZE .....	37
<b>2.3 CHRYSLER .....</b>	<b>39</b>
2.3.1 WALTER CHRYSLER .....	39
2.3.2 ZROD CHRYSLER CORPORATION .....	41
2.3.3 ROZŠIŘOVÁNÍ .....	42
2.3.4 ÚSPĚŠNÁ TŘICÁTÁ LÉTA 20. STOLETÍ.....	44
<b>3. DEMOGRAFICKÝ VÝVOJ DETROITU OD KONCE 19. STOLETÍ DO ROKU 1941</b>	<b>46</b>
<b>3.1 PRVNÍ OBDOBÍ: OD ZALOŽENÍ PO ROK 1900 .....</b>	<b>47</b>
<b>3.2 DRUHÉ OBDOBÍ: OD ROKU 1900 DO ROKU 1940 .....</b>	<b>55</b>
3.2.1 AFROAMERIČANÉ .....	60
<b>4. DĚLNÍCI .....</b>	<b>70</b>
<b>4.1 ODBOROVÁ ORGANIZOVANOST.....</b>	<b>74</b>
<b>4.2 NA CESTĚ KE KRIZI.....</b>	<b>77</b>
<b>4.3 KRIZE DORAZILA .....</b>	<b>79</b>
<b>4.4 VÁLKA S ODBORY.....</b>	<b>84</b>
<b>5. VOLNÝ ČAS .....</b>	<b>89</b>

<b>5.1 ZÁBAVA DO DVACÁTÝCH LET 20. STOLETÍ.....</b>	<b>89</b>
<b>5.2 PROHIBICE A HOKEJ .....</b>	<b>95</b>
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>100</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>104</b>
<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>114</b>



## ÚVOD

Za téma své diplomové práce jsem si zvolila hospodářský a sociální vývoj Detroitu od konce 19. století do vypuknutí druhé světové války, tedy do roku 1941. Dnes je tato aglomerace známá díky své neutěšené hospodářské situaci, která ještě zesílila v souvislosti s hypoteční krizí kolem roku 2008. Recese zasáhla celé Spojené státy americké, ale nikde nedosáhla takových rozměrů jako v Detroitu. Jen zde se muselo přistoupit k opatřením, která zahrnovala vyhlášení bankrotu a následný úsporný plán obsahující i vypínání veřejného osvětlení.

Hlavním tématem mé práce je zjistit jakým způsobem se vyvíjel samotný Detroit a zda jeho rozvoj korespondoval s celkovým vývojem Spojených států amerických. Budu zkoumat jakým způsobem se promítly zlomové okamžiky dějin federace do života tohoto města. V této situaci očekávám, že například velká hospodářská krize v Detroitu bude mít mnohem hlubší dopady než v ostatních částech Spojených států amerických. K tomuto závěru jsem došla díky jednostrannému zaměření hospodářství celé aglomerace. Pokusím se vysledovat, jak moc zasahovala koncentrace tohoto odvětví do obyčejného života města, či zda jeho obyvatelé žili své životy odděleně.

Důležitou součástí mé práce bude i pojednání o automobilismu, respektive jeho vývoji. Detroit je koncentrací tohoto odvětví specifický. Na počátku 20. století zde působil jeden z velkých mužů v oboru výroby vozidel, Henry Ford. Budu zkoumat jaký byl přínos tohoto muže pro Detroit. Obvykle se o něm mluví v superlativech, jako o jednom z největších podnikatelů meziválečného období ve Spojených státech amerických. Opravdu dominoval celému období?

Spojené státy americké jsou známy také svým pozitivním postojem k migrační politice na přelomu 19. a 20. století. Jak se toto projevilo v Detroitu? Můžeme o něm mluvit jako o typicky americkém městě, kde jsou obyvatelé směsicí různých národností?

Ve své diplomové práci jsem vycházela především z dostupné literatury. Archivní dokumenty, které by bylo možné použít pro kapitolu týkající se vývoje automobilismu, nejsou dostupné. Podklady pro demografický vývoj Detroitu jsou

volně dostupné na oficiálním portálu pravidelného sčítání obyvatel na území Spojených států amerických.

Svou práci jsem rozčlenila do pěti kapitol. Každá z nich se věnuje jednomu fenoménu spojenému s daným obdobím. První kapitola je věnována samotnému založení města a následnému střídání správy nad oblastí. To bylo pro budoucí vývoj klíčovým faktorem. Vyloženo je následné postupné přidružování Michiganu ke Spojeným státům americkým. Období občanské války přineslo další důležité změny, které vyústily až ve velmi progresivní zdravotnická zařízení. Součástí je i představení nejvýznačnějších starostů města, každý z nich působil v době, která byla pro Detroit klíčová, ovšem lišily se důvody význačnosti epoch. Představitelé samosprávy, tak nechali v dějinách aglomerace svůj „otisk“. Několik z nich je dodnes považovaných za jedny z nejlepších v celých dějinách Spojených států amerických.

Druhá kapitola je věnována nejdůležitějším osobnostem, potažmo firmám, které ve městě působily. Jednalo se o takzvanou velkou trojku. Ta byla tvořena *Ford Motor Company*, *General Motors* a *Chryslerem*. Nejdůležitějšími se stali hlavně zakladatelé těchto firem. Ford, Durant a Chrysler. Prvně jmenovaný je nazýván mužem, jenž postavil Ameriku na kola. Toto označení je přesné, dokázal zpopularizovat vlastnictví vozidla a zároveň, díky svému hospodaření, snížit jeho cenu na minimum. I další dva pánové měli na vývoji automobilismu lví podíl. Součástí kapitoly je výklad, jakým způsobem se lišilo vedení těchto tří společností. Jakými zlomovými okamžiky procházely. Důležitou součástí je řízení a reakce společností ve chvílích dlouhé a hluboké deprese, která vyústila až ve vznik odborových organizací, jak je chápeme dnes.

Třetí kapitola se po předcházejícím vývoji musí věnovat demografii. Zařazení historie jednotlivých výrobců vozidel na druhé místo před kapitolu věnující se obyvatelům města, je logické. Právě zde se spojí zlomové okamžiky a jejich dopady na růst aglomerace. Detroitu se stejně jako celým Spojeným státům, nevyhnul příliv migrantů. Ti nejdříve přicházeli v rámci federace a později ve vysokých číslech z Evropy. Důležitým faktorem pro fungování občanské společnosti byla především amerikanizace nově příchozích. Mezi klíčové otázky, tak bude patřit, jakým způsobem se migranti snažili začlenit do normálního chodu města. Zda pracovali, zda

se vzdělávali či v jakých částech Detroitu žili. Neodmyslitelnou podkapitolou jsou problémy spojené s afroamerickou menšinou. Jakým způsobem se tyto skupiny chovaly? Snažily se začlenit? Byla černošská menšina plnohodnotnou minoritou v rámci společnosti?

Čtvrtá kapitola je věnována zaměstnancům, respektive dělníkům, ale nejen jim. S růstem výroby automobilů roste i počet lidí potřebných pro pracovní výkony. Nejdůležitější změnou jsou odbory, organizace postupně zastupovaly čím dál více pracovníků. Bylo důležité, aby byli jendotní. Své požadavky tak mohli prosazovat snáz. Podkapitoly jsou tvořeny i tímto bojem. Jakými způsoby se snažily zájmové skupiny prosadit své požadavky? Měly podporu i obyvatel, kteří nebyli přímo jejich členy? A jak se na toto dívali zaměstnavatelé? S tímto fenoménem souvisí i velká hospodářská krize, ta zasáhla město tvrdou ranou.

Pátá kapitola se zabývá trávením volného času. Rozdílný je způsob relaxace, ten se v průběhu sledovaného období výrazně proměnil. Postupně se zvyšovaly výdělky pracující třídy a tím pádem se proměnilo i vyžití v době pracovního volna. Kam bylo možné zajít za zábavou a především z čeho zábava skládala? Byli lidé ochotni do svých volnočasových aktivit investovat?

### **Použité prameny a literatura**

Jak jsem naznačila výše, věnuji se problému Detroitu. Mnohé práce se věnují jen určitým časovým úsekům z mnou vymezeného období, či jen jednomu specifickému tématu. Proto jsem čerpala hned z několika druhů pramenů. Od edice dokumentů, přes monografie až po denní tisk. Většina pramenů, které jsem při psaní své práce použila je psána v angličtině. Česká psaná literatury k tématu je minimum. Pokud ano, tak se jedná o překlady zahraničních autorů. Pro stručnou historii Detroitu jsem se rozhodla použít publikace, které poprvé vyšly před více jak 100 lety. Jejich kvality spočívají v podrobnosti a detailním zpracování. Jedná se především o publikace Clarence Monroea Burtona *History of Detroit 1780 – 1850* ( Detroit 1917) a *Detroit Illustrated: The Commercial Metropolis of Michigan* ( 1891) od Harryho Hooka. Tyto dvě historické knihy jsou doplněny *Landmarks of Detroit: A History of the City* ( Detroit 1898), autorem této knihy je Robert B. Ross. Výše zmíněné

publikace se staly základem pro novější počiny, především kolem roku 2000. Mezi ně patří *Detroit a Motor City History* (Charleston, 2001) od Davida Lee Poremby a *All Our Yesterdays: A Brief History of Detroit* (Detroit 1969), kterou napsali Frank B. a Arthur M. Woodfordovi.

Pro část týkající se automobilismu, především založení velké trojky, byly velmi přínosné monografie zabývající se osobami zakladatelů. Nejvíce pramenů je v tomto ohledu k dispozici ve spojitosti s osobou Henryho Forda. Za zmínky stojí hlavně publikace vydaná samotnou *Ford Motor Company* v roce 1924, *The Ford Industries: Facts About the Ford Motor Company and its Subsidiaries*. Jedná se o jedinečnou práci, která měla sloužit především jako propagace Fordových závodů, zároveň popisovala do detailu výrobní proces a dělnický život ve společnosti. Na tomto místě je nutné zmínit, že i když jsem si nastudovala paměti Henryho Forda, vyšly v překladu do češtiny. Rozhodla jsem se, že je nepoužiji. Hlavním důvodem byla jistá vychloubačnost a zkreslenost faktů. Klíčovou roli v druhé kapitole sehrály také paměti jednoho z vedoucích pracovníků *General Motors*. V češtině vyšly pod názvem *Můj život s General Motors* (Praha 1998). Bývalý ředitel Alfred P. Sloan zachytil reálný stav celého automobilového trhu Spojených států amerických a věnoval se i chybám, které přivedly korporaci ke dvěma reorganizacím ve velmi krátkém časovém úseku dvaceti let.

Co se týče demografických dat, tak kromě oficiálního statistického portálu Spojených států amerických, *quickfacts.census.gov*, jsem použila i přehledový sborník, který vyšel k třístému založení města Detroitu. Jeho editory jsou Peter Gavrilovich a Bill McGraw, objemná publikace byla nazvána *The Detroit Almanac: 300 Years of Life in the Motor City* (Detroit 2000). Jedná se o jedinečné dílo, které je přehledně rozčleněno do několika podkapitol zabývajících se jedním fenoménem, od založení města až po proměny počtu obyvatel a hospodářské prostředí aglomerace. Kniha *Detroit Perspectives: Crossroads and Turning Points* (Detroit, 1991), jejíž editorkou je Wilma Wood Henrickson, jedná se o edici pramenů doplněnou studiemi na úzce vymezená témata. Nalezneme v ní, jak plné znění dobových článků, či dopisů, které psali představitelé města, tak studie zabývající se velmi úzkou částí problematiky Detroitu. Velmi přínosným je sborník popisující proměnu aglomerace

od konce 19. století až do dnešních dní, *Detroit Divided* ( New York 2000) od editorů Raynodse Farleyho, Shedona Danzinger a Harryho Holzera. Kromě těchto přehledových publikací byla pro část o demografii klíčová literatura týkající se jednotlivých národnostních menšin pojednávajících o jejich způsobu života v Detroitu. Včetně jejich snah začlenit se do americké společnosti. Pro problematiku černošské menšiny se základem stala jedinečná publikace *Untold Tales, Unsung Heroes: An Oral History of Detroit's African American Community 1918–1967* (Detroit 1994) autorkou je Elaine Latzman Moon. Jde o příspěvek k dnes tak populární orální historii, součástí jsou příběhy jednotlivých příslušníků afroamerické menšiny, kteří autorce vyprávěli své životní příběhy.

Publikace týkající se problému pracující třídy jsou spojeny hlavně se vznikem odborových hnutí a následnými boji za práva dělníků. Z nich stojí za zmínku především práce editorské dvojice Roberta Ashera a Ronalda Edsforth *Autowork* ( New York 1995). Zabývající se specifičností automobilových dělníků, včetně hospodářské krize ve třicátých letech 20. století. K tomuto tématu existuje monografie *The Works Progress Administration in Detroit* ( Charleston 2008) od autorky Elizabeth Clemens. Velkou událostí před vypuknutím druhé světové války se stala i stávka nazvaná *Sit Down Strike*, existuje hned několik publikací, které se tímto občanským nepokojem zabývají. Sidney Fine napsal dílo *Sit – Down: The General Motors Strike of 1936 – 1937* ( Ann Arbor 1969). Prameny k tomuto tématu jsem doplnila o odborné články, kterých bylo k tomuto konkrétnímu problému více než knižních publikací.

Velmi rozmanité druhy monografií jsem použila pro poslední kapitulu pojednávající o volnočasových aktivitách obyvatel města. Přínosnými byly především práce zabývající se fenoménem jazzu, od Larse Bjorna a Gallerta Jima se jedná o knihu *Before Motown: A History of Jazz in Detroit, 1920 – 1960* ( Ann Arbor 2001) a druhým klíčovým pojednáním je *Ragtime and the Jazz Age* ( Charleston 2009) jehož autorem je Jon Milan. V této části jsem se nevyhnula ani sportu, který se v Detroitu začal pomalu usídlit, moji pozornost upoutaly monografie zabývající se historií hokejového klubu *Detroit Red Wings*. Za nejpřínosnější považuji práce týkající se prohibice v Michiganu i na území celých Spojených států amerických.

S pašováním alkoholu souvisel i vzestup zločinnosti ve městě, v tomto ohledu musím vyzdvihnout monografii Paula Kavieffa *Detroit's Infamous Purple Gang* (Charleston, 2008).

Kromě výše uvedených publikací jsem pro vypracování své práce používala i odborné články vycházející v akademických periodikách. Velkým přínosem se články staly obzvláště pro části mé práce, které se týkají demografického vývoje a dělnických nepokojů během třicátých let 20. století. Začleňování nově příchozích obyvatel je vyloženo v člancích, jejichž autorem je Norman D. Humphrey. Jedná se například o *The Detroit Mexican Immigrant and Naturalization*. Dalším důležitým autorem v tomto ohledu je Zaragosa Vargas se svým pojednáním *Life and Community in the „Wonderful City of the Magic Motor”: Mexican Immigrants in 1920s Detroit*. Pro vývoj v oblasti zaměstnanosti a postavení pracujících jsem využila především článek *Organized Labor Versus the Mayor: The Detroit Federation of Labor and the Revised City* autora Arthura E. Deattea. Co se týče černošské menšiny musím vyzdvihnout dvě práce týkající se zaměstnávání příslušníků této menšiny. Jedná se o pojednání od Kyle E. Cianiho s názvem *Hidden Labores: Female Day Workers in Detroit, 1870–1920*. Autorem druhé práce je Bogart R. Leashore a nese název *Black Female Workers: Live–In Domestic in Detroit, Michigan, 1860–1880*.

Velkým přínosem pro mé bádání se staly i dobové novinové články, které se týkaly nejen velkých událostí, ale především každodenního života. Za všechny bych jmenovala hlavně *The Dearborn Independent*. Jednalo se o firemní tisk *Ford Motor Company*. Díky němu jsem získala představu, jakým způsobem se společnost snažila působit na své zaměstnance. Z lokálních deníků bych jmenovala *The Owosso Times* a *The Yale Expositor*.

# 1. STRUČNÁ HISTORIE MĚSTA DETROIT

## 1.1 HISTORIE DETROITU DO KONCE AMERICKÉ OBČANSKÉ VÁLKY V ROCE 1865

Město Detroit je dnes často skloňováno v souvislosti s ekonomickými problémy, které nastaly s nástupem ekonomické hypoteční krize během roku 2008, za hlavní příčinu je všeobecně považován pokles automobilové výroby a na něj navázaná recese. Ovšem než tento strmý pád nastal, muselo logicky dojít k rozvoji. Právě v této kapitole je vyložena stručná historie tohoto města. Za nejdůležitější faktor považuji především geografickou polohu této aglomerace, nachází se nedaleko kanadských hranic v blízkosti Velkých jezer. Detroit se rozkládá na východním pobřeží Spojených států amerických ve federálním státě *Michigan* v okrese *Wayne Country*.

Právě tato oblast se stala předmětem zájmu francouzských koloniálních snah, ve chvíli, kdy byla ustavena na sever od Velkých jezer Nová Francie a došlo k její stabilizaci, nastal čas na expanzi na jih. Mužem, který se rozhodl rozšířit území francouzské koruny, se stal důstojník Antoine de la Mothe Cadillac.<sup>1</sup> V roce 1701 se objevil v dnešní oblasti Detroitu s přibližně 100 osadníky, z nichž 50 byl jeho vojenský doprovod, a 50 byla obchodní delegace, která doufala v rozšíření svých hospodářských aktivit v nově osídlené oblasti.<sup>2</sup>

Cadillac by voják a tak první věcí, na kterou myslel, byla obrana nově obsazeného území, právě z těchto pragmatických důvodů nechal postavit pevnost, *Ponchartrain du Detroit*. Pojmenování nebylo náhodné, Cadillac zvolil toto jméno na počest francouzského ministra námořnictví Ponchartraina,<sup>3</sup> druhá část je název místní řeky, na které se dnešní město nachází, *Detroit River*.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Antoine de la Mothe Cadillac, francouzský vojevůdce a kolonizátor, narozen 5. března 1658, zemřel 16. října 1730.

<sup>2</sup> ROSS, Robert B., *Landmarks of Detroit: A History of the City*, Detroit 1898, s. 1.; HOOK, Harry H., *Detroit Illustrated: The Commercial Metropolis of Michigan* 1891, s. 7.

<sup>3</sup> Louis Phélypeaux, comte de Pontchartrain, francouzský politik a šlechtic, narozen 29. března 1643, zemřel 1727.

<sup>4</sup> POREMBA, David Lee, *Detroit a Motor City History*, Charleston 2001, s. 11.

Po obraně se začalo se samotným budováním zázemí vojenské základny, první stavbou, která byla vůbec postavena, se stal katolický kostel Svaté Anny dokončený 26. července 1701, tedy přibližně necelý měsíc po kolonizaci území. Postupné osidlování se podepsalo i na počtu věřících v této nejstarší kongregaci v osadě, roku 1755 jich bylo pět stovek.<sup>5</sup> V příštích šedesáti letech se osada vyvíjela pozvolným způsobem, který by se dal nejlépe popsat jako pomalý rozvoj vojenské posádky, takže docházelo pouze k rozvoji, jenž byl prospěšný nějakým způsobem pro stálou vojenskou přítomnost, jednalo se o snahu zabezpečit soběstačnost posádky aspoň, co se týče základních potravin a potřeb.<sup>6</sup>

V roce 1736 přišlo z francouzského *Quebecu* nařízení o navýšení stálého počtu vojáků na 60 mužů.<sup>7</sup> Toto svědčí o důležitosti pomezního obranného bodu ve strategiích francouzských kolonií, jednalo se o nárazníkové pásmo před Novou Francií. Ta byla hlavní koloniální silou francouzského království, odbytiště výrobků z mateřské země, centrum nechtělo připustit ani možnost destabilizace zaoceánského území, proto docházelo k posilování vojenských struktur chránících budoucí kanadské území. Noví přidělenci si s sebou přivedli i své rodiny. Avšak trávení času v osadě během první poloviny 18. století bylo rozděleno především mezi domov a kostel, ve volných chvílích se provozoval tanec a během zimy závody koní na zamrzlých vodních tocích nacházejících se v okolí vesnice. Co se týče hospodářského rozvoje, tak obchod probíhal především s domorodým obyvatelstvem, s Indiány, nadále samozřejmě s vlastní komunitou potažmo s Francií, a to především do roku 1760.<sup>8</sup>

Zvláštní kapitolou v historii mají koloniální války. Ty se nevyhnuly ani oblasti amerického kontinentu, evropské mocnosti válčily i ve svých koloniálních oblastech. K tomuto došlo po vypuknutí Sedmileté války, kdy se Francie a Velká Británie nacházely ve stavu válečném. Rokem 1760 začalo pro Detroit období neklidu a prudkých změn. A na počátku všeho bylo předání původně francouzské pevnosti a

---

<sup>5</sup> POREMBA, D. L., c. d., s. 17.

<sup>6</sup> WILSON, Brian, *The Spirit of the Motor City: Three Hundred Years of Religious History in Detroit*, in: Michigan Historical Review, Vol. 27, No. 1, 2001, s. 23.

<sup>7</sup> Tamtéž s. 20.

<sup>8</sup> WOODFORD, Frank B.; WOODFORD, Arthur M., *All Our Yesterdays: A Brief History of Detroit*, Detroit 1969, s. 46; BURTON, Clarence Monroe, *History of Detroit 1780–1850*, Detroit 1917, s. 25.



přilehlé osady do rukou Britů. Ale ani noví správci neměli lehké postavení, ještě nebyl uzavřen mezi válčícími stranami mír a roku 1763 došlo ke vzpouře.<sup>9</sup> Jak jsem zmiňovala výše, osada obchodovala s Indiány, a právě oni začali působit problémy. Původní obyvatelé s francouzskými osadníky vycházeli v dobrém, obě strany se potřebovaly, ať už kvůli obchodu nebo například kvůli znalosti místních klimatických podmínek, místní krajiny a přírody. S příchodem britské armády se tento výhodný stav změnil, v neprospěch původních obyvatel. Několik kmenů, které měly dost britské nadvlády, se spojilo a vzalo vojenskou posádku útokem, jednalo se o takzvané Pontiacovo povstání.<sup>10</sup> Samozřejmě, že bylo potlačeno.<sup>11</sup>

Pod správou Britů došlo i k ekonomické změně, hlavním obchodním partnerem se pro místní obyvatele stali Britové, Irové, Skoti a obchod s Indiány, i s ohledem na neúspěšné povstání, byl minimalizován.<sup>12</sup>

Období turbulencí na kontinentu nekončilo, následoval boj za nezávislost kolonií, takzvaná americká revoluce. Nebylo překvapením, že stejně jako Francie, tak i původní francouzští osadníci podporovali boj za nezávislost a odtržení od Londýna, zjednodušeně řečeno, nezapomněli Britům jejich výhru na americkém kontinentě během sedmileté války.<sup>13</sup>

Opět se také změnilo hospodářství v oblasti, kolem roku 1780 se osada stala centrem obchodu s Indiány v západní části nově vznikajícího státního celku. Na základě mírové dohody připadlo nově vzniklým Spojeným státům americkým Severozápadní teritorium rozkládající se mezi státem Ohio, řekou Mississippi a Velkými jezery. Kongres územní rozšíření potvrdil v roce 1787 přijetím Severozápadního zákona.<sup>14</sup> Detroit nebyl boji přímo zasažen, válka probíhala v okolí a poslední konflikty byly zaznamenány v roce 1781, přesto odchod Britů z oblasti trval až příliš dlouho. Stáhli se až v roce 1796! Třináct let po podepsání míru a devět

---

<sup>9</sup> HOOK, H. H., c. d. s. 15.

<sup>10</sup> Pontiac, náčelník kmene Ottawaňů, narozen cca 1720, zemřel 20. dubna 1769.

<sup>11</sup> Srov. OPATRŇÝ, Josef, *Válka Mohykánů: Sedmiletá Válka v Americe*, Praha 2000.

<sup>12</sup> BURTON, C. M., c. d. s. 25.

<sup>13</sup> Konflikt probíhal mezi 1775 a 1783, kdy byl ukončen Pařížskou mírovou smlouvou. Za prapočátek nespokojenosti britských kolonií za Atlantikem můžeme považovat už sedmiletou válku, Velká Británie na kolonie chtěla uvalit nové daně, aby se domovská země vzpamatovala právě z předchozího konfliktu. Následovala finanční a materiální pomoc revolucionářů, která přicházela od hlavního britského rivala, Francie.

<sup>14</sup> WOODFORD, F. B.; WOODFORD, A. M., c. d. s. 72.

let po legislativním schválení začlenění teritoria do území Spojených států amerických.<sup>15</sup>

Severozápadní teritorium se nestalo plnoprávným federálním státem hned, ale začalo docházet k postupnému zavádění amerického práva, jednalo se o logický krok. Toto území bylo téměř století pod evropskou jurisdikcí, která se od nového amerického práva diametrálně odlišovala, a liší se dodnes. Ale tento pomalý pozvolný pokrok nebránil federální vládě v urovnání vztahu s domorodým obyvatelstvem. Od roku 1785 do roku 1836 podepsala vláda s Indiány 21 smluv, mnohé z nich se týkaly i oblasti Michiganu, kde bylo stanoveno, za jakých podmínek se původní obyvatelé vzdávají svých území a jaká práva a povinnosti vůči Spojeným státům mají.<sup>16</sup> Z výše zmíněného vyplývá, že došlo k období klidu a normalizace vztahů. To se začalo projevovat i v myšlení obyvatel, kteří se začali chovat racionálně i z ekonomického hlediska, domnívám se, že tento přerod v myslích byl dán stabilitou práva a vírou v nově vznikající stát.

V roce 1796, poslední rok pod správou Britů, jsou záznamy jen o deseti obchodních transakcích, hned v následujícím roce byla situace už úplně jiná, došlo k zaznamenání 188 transakcí.<sup>17</sup> Tento nárůst jasně demonstruje závěr, který jsem zmiňovala výše, že lidé se přestali bát nestability. Začleňování pod právo Spojených států amerických pokračovalo dále, zlomovým se stal rok 1805, kdy bylo Severozápadní teritorium vyhlášeno za *Separate Territory*<sup>18</sup> s vlastní vládou, třemi soudci a novým guvernérem, kterým se stal William Hull.<sup>19</sup>

Zatímco v severní části amerického kontinentu se obchod na počátku 18. století začal vzmáhat a nové Spojené státy se snažily o stabilizaci svého území, v Evropě došlo k velkému válečnému konfliktu. Napoleon se svou armádou táhl celým

---

<sup>15</sup> BURTON, C. M., c. d. s. 7.; HOOK, H. H., c. d. s. 19.

<sup>16</sup> THE LAND: *Land From the Indians: By Treaty and Expulsion* in: WOOD HENRICKSON, Wilma, *Detroit Perspectives, Crossroads and Turning Points*, Detroit 1991, s. 42.

<sup>17</sup> BURTON, C. M., c. d. s. 21.

<sup>18</sup> Ponechávám anglické originální označení, které dle mého mnohem lépe vystihuje myšlenku toho, co tento status znamenal.

<sup>19</sup> Ve smyslu převodu pozemků, koupě domů a tak dále, zjednodušeně řečeno se jednalo o obchody, kdy docházelo k vyplácení vyšších částek a nevylučuji ani případné zdanění, domnívám se, že právě díky němu, musely být převody majetku zaznamenávány tak pečlivě. Ještě bych poznamenala, že se jednalo o obchodní transakce na území Severozápadního teritoria.; BURTON, C. M., c. d. s. 52. William Hull, americký politik, narozen 24. června 1753, zemřel 29. listopadu 1825.

kontinentem a zanechával po sobě zpustošenou zem. Spojené státy se do konfliktu nezapojily, ale došlo opět k přenesení války přes Atlantik. Velká Británie ke svému plánu využila dobyté území z předchozích koloniálních střetnutí a vyslala přes kanadskou hranici své vojenské síly. Tyto útoky se týkaly i Michiganského teritoria, Detroit byl dobyt v srpnu 1812. A nejen on, ale i celé území, bylo až do září 1813 pod vojenskou správou Britů.<sup>20</sup> Naštěstí se jednalo jen o přibližně rok, během tak krátké doby nebyla zavedena opatření, která by nějak výrazněji zasáhla do chodu oblasti. Během této války došlo k vypálení Washingtonu D. C. v roce 1814. S koncem Napoleona a jeho armády nastal konec střetnutí na americkém území. Mír byl podepsán v roce 1815, ale Velká Británie nedosáhla žádných územních změn ve svůj prospěch.<sup>21</sup>

Život v teritoriu se postupně začal vracet do běžných kolejí a s novým vedením nastal rozvoj. Už 29. října 1813 jmenoval prezident James Madison<sup>22</sup> novým guvernérem Michiganského teritoria Lewise Casse.<sup>23</sup> Tento muž věděl, že pokud chce ekonomický, politický a sociální rozvoj musí se do oblasti přistěhovat více lidí, spoléhal na vnitřní migraci obyvatel. Michigan byl v této době především zemědělsky zaměřenou oblastí. Díky předchozím konfliktům, které vedly k nejistotě a právní nestabilitě vždy po několika desítkách let, nedošlo k rozvoji řemeslné výroby ve větší míře.<sup>24</sup>

Casse se staral také o intelektuální úroveň, dosáhl toho, že byla 21. září 1817 za přítomnosti prezidenta Jamese Madisona založena Michiganská univerzita, následovalo ustanovení Michiganské banky 2. června 1818, s platností od 1. ledna 1819.<sup>25</sup> Tyto kroky se do budoucna ukázaly jako velmi prozíravé, v oblasti Michiganu se tak dařilo bankovníctví, jehož silné základy poté byly velmi důležité při zakládání prvních automobilových společností skrze bankovní úvěry.

V lednu 1837 došlo konečně k důležitému kroku, oficiální začlenění Severozápadního teritoria do Spojených států amerických, oblast byla prohlášena za

---

<sup>20</sup> BURTON, C. M., c. d. s. 61.

<sup>21</sup> HOOK, H. H., c. d. s. 27.

<sup>22</sup> James Madison, čtvrtý prezident Spojených států amerických, narozen 16. března 1751, zemřel 28. června 1836.

<sup>23</sup> Lewis Cass, americký politik, narozen 9. října 1782, zemřel 17. června 1866.

<sup>24</sup> WOODFORD, Arthur M., *This is Detroit*, Detroit 2001, s. 47.

<sup>25</sup> BURTON, C. M., c. d. s. 73.

stát Michigan se všemi strukturami, které k federálnímu státu patřily, a Kongres příslušný zákon schválil. Ani před tímto rokem neznamenal, že by se americká správa nestarala o území, především daňová politika se výrazně lišila od toho, co po obyvatelích požadovali Britové. První americkou taxou se tak stalo zdanění farmářské půdy v oblasti, nebylo jednotné, ale na rok 1799 velmi pokrokové. Půda byla rozdělena dle výměry a navíc i podle její kvality, myšlenka byla jednoduchá, čím kvalitnější půdní fond, tím více plodin ve vyšší kvalitě farmář vypěstuje. Jak jsem se zmínila výše, v roce 1805 byl teritoriu udělen volnější status, rozšířily se tak práva správy oblasti, a byla zavedena nová daň vyplývající z vlastnictví koní a psů.<sup>26</sup> Postupné zavádění těchto legislativních úkonů do běžného života šlo k postupnému zrovnoprávnění zde žijících obyvatel s obyvateli jiných států v rámci federace, znamenalo to nejen stejná práva, ale i stejné povinnosti.

První polovina 19. století byla pro Detroit ve znamení velkého rozvoje, pomalu se začala naplňovat Cassova vize, došlo k rozvoji hospodářství. Geografickou výhodou byla blízkost Velkých jezer a do nich ústící řeka Detroit, v roce 1826 začala výstavba říčního přístavu a byla dokončena v roce 1834. Došlo tak k propojení s novou říční tepnou, Erijským kanálem otevřeným v roce 1825.<sup>27</sup> Vytvořila se dopravní tepna, do oblasti proudilo zboží mnohem rychleji a ve větším objemu. Důsledkem nové infrastruktury byla také zvýšená vnitřní migrace. Lidé přicházeli do oblasti Detroitu především z Nové Anglie, Pensylvánie, New Yorku a Ohia. Přicházeli za volnou půdou, která se v oblasti nacházela.<sup>28</sup>

Americká občanská válka<sup>29</sup> přinesla Michiganu paradoxně prosperitu. Území nebylo zasaženo žádnými boji. Domnívám se, že zde se projevila multikulturnost obyvatel, většina rodin zde žila pod správou hned několika států a navíc zde zapůsobil i příliv imigrantů z různých částí Spojených států. V samotném Detroitu bylo minimum černochoů, i díky tomuto je zřejmé, že otroctví v této oblasti nekvetlo.

---

<sup>26</sup> BURTON, C. M., c. d. s. 104-113.

<sup>27</sup> KOZORA, Kathryn, *Detroit's East Riverfront: People and Places of Yesterday* in: WOOD HENRICKSON, W., c. d., s. 37.

<sup>28</sup> HUDGINS, Bert, *Evolution of Metropolitan Detroit*, in: *Economic Geography*, Vol. 21, No. 3, 1945, s. 215.

<sup>29</sup> Konflikt probíhal od roku 1861 do roku 1865, Michigan patřil ke straně Unie. Jednalo se o zrušení otroctví v jižních částech USA, kde bylo zcela běžnou věcí a otroci byli využíváni jako služebnictvo, ale především jako pracovní síla na plantážích.

Michigan se do války zapojil vysláním svých vojáků. Z celého státu odešlo bojovat celkem 65 regimentů,<sup>30</sup> z čehož jeden z nich byl tvořen čistě jen černošskými muži. Státy Unie vyhrály a prosadilo se tak zrušení otroctví, ekonomicky na tomto konfliktu vydělala severní část federace, i do budoucna zůstala především průmyslovou oblastí a jižní část Spojených států tenduje k zemědělské produkci. Dle mého názoru to, že Detroit a celý Michigan zůstal ušetřen přímých bojů, vedlo posléze k rozvoji hospodářství obecně, právě zde bych hledala základy výhodných podmínek pro výrobu automobilů.<sup>31</sup>

## 1.2 HISTORIE DETROITU OD OBČANSKÉ VÁLKY DO 1941

Konec občanské války se Detroitu ani oblasti nijak nedotkl, co se týče materiálních škod. Začalo docházet k postupnému hospodářskému rozvoji. Během konfliktu město přispělo především k řešení problému, co se zraněnými vojáky. Bylo založeno hned několik nemocnic pro veterány, které se v dobách míru přeměnily na instituce sloužící svému původnímu poslání, jen pacienti se změnili. Už se nejednalo o vysloužilce, ale o širokou veřejnost.

Příkladem úspěšné transformace na civilní chod byla *Harper Hospital*, pro léčení zraněných příslušníků armády byla založena v roce 1864. Po konci války převedena pro civilní obyvatelstvo a následně byla jedna z budov od roku 1868 součástí *Detroit Medical College*.<sup>32</sup> Zdravotnická zařízení začala být zakládána čím dál častěji a mnohdy se jednalo o velmi pokrokové počiny. To byl případ veřejné nemocnice *Grace Hospital*, zřízena byla roku 1888, ale od roku 1901 se její součástí stalo i léčení dle metod homeopatie, které je i dnes považováno za velmi diskutabilní.<sup>33</sup> Roku 1941 vstoupily Spojené státy americké do druhé světové války a nemocnice byla přetransformována na oblastní spádovou pod názvem *Grace Northwest Unit*. Sociální rozměr zdravotnických služeb byl naplněn založením *Providence Hospital* v roce 1869 která byla určená pro neprovdané ženy. S vzrůstající

---

<sup>30</sup> Regiment Unie za Americké občanské války čítal 1 000 mužů.

<sup>31</sup> MARTELLE, Scott, *Detroit A Biography*, Chicago 2014, s. 35–46.

<sup>32</sup> WOODFORD, F. B.; WOODFORD, A. M., c. d. s. 168.

<sup>33</sup> Tamtéž.

hospodářskou silou a tvořením se ekonomických elit začalo na přelomu 19. a 20. století docházet k angažovanosti vážených průmyslníků v oblasti zdravotnictví. Za zmínku v tomto ohledu stojí *Detroit General Hospital*, u jejího zrodu roku 1911 stál Henry Ford.<sup>34</sup> Budovy byly kompletně dostavěny během první světové války a nemocnice přejmenována na *Henry Ford Hospital*, většina lůžek byla po roce 1918 vyhrazena veteránům. Dnes se jedná o komplex, který slouží nejen jako lůžkové zařízení, ale i pro výuku mediků.<sup>35</sup>

Náznaky vzniku a rozvoje těžkého průmyslu byly již od čtyřicátých let 19. století, kdy se postupně začala prosazovat těžba železa z okolních přírodních zdrojů. Tento trend byl umožněn především vznikem kvalitní infrastruktury z neobydlených oblastí. Již před občanskou válkou byl zprovozněn nový vodní kanál, který umožnil dopravu po řece ve větším množství. Mírová doba přála podnikavým mužům, kteří neváhali a začali zakládat společnosti zaměřující se na výrobu související s železnicí.

Velkým vzorem v tomto ohledu se ostatním stal George B. Russell,<sup>36</sup> který si jako první uvědomil, jak velký potenciál výhodná poloha města nabízí. Roku 1865 přejmenoval svou tehdejší společnost na *Michigan Car Company* a roku 1885 na *Peninsular Car Work*.<sup>37</sup>

Russell i ostatní jeho následovníci přispěli k tomu, že v roce 1890 se Detroit stal největším producentem Spojených států amerických ve výrobě železničních vagonů, lodí a amerických železných kamen.<sup>38</sup>

Ekonomický rozkvět přinesl Detroitu i formování elit. Politické a hospodářské nejvyšší vrstvy byly velmi silně propojeny, jak uvidíme později, mnohdy se dobré kontakty velice hodily při zakládání nového byznysu. Není proto překvapením, že mnozí muži ze soukromé sféry přešli do politiky, své společnosti předali synům, aby pokračovali v rodinném podnikání. Jsou známy případy, kdy mnohé významné osobnosti města odstartovali svou kariéru nejdříve na komunální úrovni a ta je vynesla do pater až celostátní politiky. A naopak, vážení muži sloužící v Senátu či

---

<sup>34</sup> Henry Martin Ford, americký průmyslník a vynálezce, narozen 30. července 1863, zemřel 7. dubna 1947.

<sup>35</sup> WOODFORD, F. B.; WOODFORD, A. M., c. d. s. 167–168.

<sup>36</sup> George B. Russell, americký obchodník a průmyslník.

<sup>37</sup> WOODFORD, F. B.; WOODFORD, A. M., c. d. s. 201.

<sup>38</sup> FEATHERSTONE, Thomas; SMITH, Mike, *Labor in Detroit: Working in the Motor City*, Chicago 2001, s. 11.

Sněmovně reprezentantů se navraceli do Detroitu a byli voleni jeho starosty. Tento fenomén započal především na počátku 20. století, ovšem nejsilnější postavení se nejvyšší představitel města těšil v období po první světové válce. Zde vidím hned několik důvodů, proč nastala výše popisovaná situace. Především došlo k bezprecedentnímu hospodářskému rozvoji celé oblasti a bylo jen logické, že elity z pater byznysu, které měly dobré jméno, a patřily mezi vážené občany městské společnosti, se přesunuly na politickou úroveň. Mohly tak ovlivňovat podnikatelské prostředí do budoucích let. Za další významný faktor považuji demografický vývoj Detroitu, situace po válce po relativně krátké recesi, přála hospodářství. Během dvou dekád, mezi lety 1860 a 1880, vzrostl počet obyvatel o 120 %!<sup>39</sup> Starostové se tak museli potýkat s problémy, kam ubytovat nově příchozí pracující a jak se společnost zachová například k černošské menšině, která začala do oblasti proudit za prací. Velkým předělem se pro oblast stala velká hospodářská krize, kdy byla v rukou starostů především sociální pomoc nezaměstnaným. O těchto zásazích se nebudu v této kapitole rozepisovat, protože bude součástí dalšího podrobnějšího výkladu v rámci demografického vývoje Detroitu. Na tomto místě chci nastínit osobnosti starostů, které provedli Detroit mnohdy velmi turbulentními obdobími.<sup>40</sup>

Prvním mužem, který si zaslouží pozornost, se stal Hanzen Stuart Pingree.<sup>41</sup> Jednalo se o člověka mimořádných kvalit, to dokázal především vedením úspěšné společnosti vyrábějící boty. Bez jakýchkoli politických zkušeností se pustil do politiky, v roce 1890 byl zvolen za republikánskou stranu, údajně nominace překvapila jak jeho, tak stranu.<sup>42</sup> Uvědomoval si, že se město rozvíjí, progresivistická éra Spojených států dosahovala v letech jeho starostování svého vrcholu. Mnozí obyvatelé později označovali dobu vedení města Pingreem za „zlatou éru“. Paradoxem je, že to byl právě on, kdo měl ve svém volebním programu, že chce skončit s korupcí ve městě, která vyplývala z kontaktů mezi průmyslníky,

---

<sup>39</sup> Vlastní výpočet z dat. Zdroj dat: GAVRILOVICH, Peter; MCGRAW, Bill, *The Detroit Almanac: 300 Years of Life in the Motor City*, Detroit 2000, s. 289.

<sup>40</sup> SMITH, Michael O., *The City as State: Franchises, Politics, and Transit Development in Detroit, 1863-1879*, in: *Michigan Historical Review*, Vol. 23, No. 1, 1997, s. 5.

<sup>41</sup> Hanzen Stuart Pingree, americký průmyslník a politik, narozen 30. srpna 1840, zemřel 18. června 1901.

<sup>42</sup> HOLLI, Melvin G., *The American Mayor: The Best and The Worst Big-City Leaders*, Philadelphia 1999, s. 36.

podnikateli, bankéři a politickou elitou. Je znám především jako první starosta většího amerického města, který začal tvořit sociální programy, proto je někdy nazýván sociálním reformátorem, i přes svou stranickou příslušnost. Musíme si ovšem uvědomit, že byl zvolen v roce 1890 a už roku 1893 dorazila hospodářská recese, která zasáhla průmyslová centra, tím se Detroit stal jen o pár desetiletí předtím. S útlumem hospodářství došlo samozřejmě ke ztrátě pracovních míst některých zaměstnaných obyvatel, starosta byl průkopníkem v zaměstnávání nezaměstnaných. Utvořil z nich jednotku obecních pracovníků, kteří se starali o zeleň, dalším krokem se staly takzvané „*potato patches*“, přidělování brambor chudým rodinám, které nevycházely s příjmem a neměly tak finanční prostředky na základní potraviny.<sup>43</sup> Věnoval se také rozvoji města, nechal postavit nové školy, myslel i na volnočasové aktivity obyvatel, a bylo vybudováno hned několik parků. Detroitští občané byli spokojení, starostova práce byla vidět a tak jeho kariéra postoupila o stupínek výše, v roce 1897 byl zvolen guvernérem státu Michigan, tuto funkci vykonával do roku 1901.<sup>44</sup>

Pingreeho význam spatřuji v sociální rovině, uvědomil si, že město musí zmírnit důsledky negativních dopadů krize, za obzvlášť pokrokové považují rozvoj městské infrastruktury a jeho počiny v oblasti vzdělávání. Došla jsem k závěru, že právě zde byl položen základ budoucích kvalifikovaných dělníků. Byl také nastaven určitý standard řízení města, který byl voliči vyžadován i u dalších představitelů veřejné správy.

Na dalšího výrazného starostu si museli obyvatelé počkat až do prvního poválečného roku. Byl jím James J. Couzens,<sup>45</sup> který tento úřad zastával mezi lety 1919 a 1922. Byl úspěšným byznysmenem a váženou osobou městské společnosti. Jako mnoho jiných přišel do Detroitu za prací, nejprve pracoval jako kontrolor železničních vagonů v *Michigan Central Railroad*, při svých pracovních jednáních měl štěstí, jeho preciznosti si všimnul uhelný magnát Alex Malcomson,<sup>46</sup> který mu nabídl místo ve své společnosti. Jednalo se o člověka, který věřil v pokrok, proto se

---

<sup>43</sup> HOLLI, M. G., c. d., s. 39.

<sup>44</sup> Tamtéž, s. 35–43.

<sup>45</sup> James J. Couzens, americký průmyslník a politik, narozen 26. srpna 1872, zemřel 22. října 1936.

<sup>46</sup> Alexander Y. Malcomson, americký průmyslník, narozen 7. června 1865, zemřel 1. srpna 1923.



také dohodl se začínajícím Henry Fordem, že s ním založí firmu na výrobu automobilů. Právě Couzens byl pověřen dohledem a kontrolou nad Fordem, hlídáním účetních knih a tak dále. Roku 1906 se bylo rozhodnuto o přebudování *Ford Motor Company* na společnost s větší kapacitou, Ford se pustil do hledání investorů. Jedním z nich se stal i Couzens, který po reorganizaci společnosti vlastnil něco kolem 11 % akcií.<sup>47</sup> Stal se viceprezidentem a pokladníkem společnosti, za první světové války projevoval sympatie k Britům, kdežto Henry Ford byl silně protiválečný. V každém případě možná i tento nesoulad v názorech vedl k Couzensově rezignaci na všechny své funkce ve firmě v roce 1915. Do komunální politiky vstoupil rokem 1913, kdy se stal komisařem pro veřejnou pouliční železniční dopravu, sám si uvědomoval tlak několika význačných byznysmenů, nakonec v Detroitu zvítězil plán na veřejnou dopravu pomocí automobilů. V roce 1916 se stal komisařem policejního sboru, uvědomoval si rozšířenou korupci v řadách mužů zákona a rozhodl se ji potírat.<sup>48</sup>

U nikoho jiného v úřadu starosty Detroitu v mnou vymezeném období nenajdeme tak silné propojení s byznysem jako právě v případě společníka Henryho Forda. V roce 1919 byla provedena kompletní kontrola hospodaření *Ford Motor Company* a došlo k vyplacení menšinových akcionářů. Couzensovi připadala za jeho akcie na tu dobu přímo astronomická částka – 28 308 857 dolarů, jeho sestře Rosettě bylo vyplaceno 641 142 dolarů.<sup>49</sup> Je evidentní, že sourozenci investovali rodinné peníze dobře a došlo k vysokému zhodnocení.

Nově zvolený vrchní představitel města si plně uvědomoval rozsah práce, která se od něj čeká. Na jednu stranu bylo jeho minulé postavení silného muže z nejvyšších ekonomických kruhů města prospěšné, především pro uvažování, co se týče budoucího rozvoje. Plně si uvědomil, jak je pro oblast a pro město důležitá infrastruktura. Souhlasil s Fordovými budoucími plány a viděl, co způsobil *Five Dollar Day* v roce 1914, když byl zaveden jako opatření v továrně na modely T. Dalším problémem, se kterým se musel potýkat, na rozdíl od svých předchůdců, byla vzrůstající energetická náročnost Detroitu a celé oblasti. Pomalu docházelo k pohlcování menších automobilek, které vyráběly de facto kusovou výrobu, těmi

---

<sup>47</sup> FULLER, Robert Lynn, *Phantom of Fear: The Banking Panic of 1933*, Jefferson 2012, s. 43–44.

<sup>48</sup> Tamtéž.

<sup>49</sup> FORD, Bryan R., *Henry's Lieutenants*, Detroit 1993, s. 71.

většími, a na obzoru se už rýsoval vznik velké trojky. Více lidí ve městě znamenalo také zajistit zdravotní péči a vzdělání pro děti nově příchozích. Všechny tyto plány převtělil do jednoho velkého, dle mého názoru, až megalomanského plánu na růst města a přilehlých oblastí. Celkový účet se měl vyšplhat na neuvěřitelných 243 milionů dolarů investic.<sup>50</sup> Je více než zřejmé, že pro svůj velký plán nenašel pochopení v okruhu svých spolupracovníků, spíše je dokonce rozčiloval svou pracovitostí. I práci starosty považoval za *full day's work*, což se o zbytku městské správy říci nedalo. Výsledkem bylo, že se mu nepodařilo nic prosadit a v roce 1922 se stal senátorem.<sup>51</sup> Tři roky se ukázaly na změnu správy jako velmi krátký čas.

Od roku 1922 až do své smrti byl senátorem za republikány, byl zvolen ještě dvakrát. V roce 1936 vyjádřil veřejnou podporu Franklinu Delano Rooseveltovi<sup>52</sup> při jeho další kandidatuře na prezidenta Spojených států amerických. Zemřel 22. října 1936 v *Harper Hospital* v Detroitu.<sup>53</sup>

Domnívám se, že většího významu, než jako starosta i senátor, dosáhla jeho dobročinná činnost. Nestal se jen propůjčovatelem jmen pro různé fondy, například *Children Fund's of Michigan* se přejmenovala na *Couzens Foundation*, začala fungovat v roce 1929 s prvním vkladem od Couzense, který dosáhl výše deseti milionů dolarů.<sup>54</sup> Fond se zasloužil o stavbu dětské nemocnice, která má ve správní radě dodnes Couzensovy potomky. Celková částka, kterou senátor věnoval, na dobročinné účely během svého života se odhaduje až na 30 milionů dolarů, tedy skoro ta samá částka, za níž kdysi prodal své akcie Henry Fordovi.<sup>55</sup>

Ovšem starostou, který se potýkal, s největšími problémy v historii Detroitu do roku 1941 se stal Frank Murphy,<sup>56</sup> vystudovaný právník a akademik. Stal se teprve druhým demokratickým kandidátem zvoleným do úřadu od roku 1918. Zvolen byl

---

<sup>50</sup> BARNARD, Harry, *Independent Man: The Life of Senator James Couzens*, Detroit 2002, s. xvii.

<sup>51</sup> Tamtéž.

<sup>52</sup> Franklin Delano Roosevelt, třicátý druhý prezident Spojených států amerických, narozen 30. ledna 1882, zemřel 12. dubna 1945.

<sup>53</sup> FORD, B. R., *Henry's...* c. d., s. 71–73.

<sup>54</sup> Tamtéž, s. xx-xxi.

<sup>55</sup> Tamtéž.

<sup>56</sup> William Francis Murphy, americký politik a právník, narozen 13. dubna 1890, zemřel 19. července 1949.

v roce 1930, z úřadu odešel v roce 1933, když ho prezident Roosevelt jmenoval generálním guvernérem Filipín.<sup>57</sup>

Krize na Detroit udeřila vší silou, počet nezaměstnaných byl už v roce 1930 enormní, bez práce se nacházelo 728 tisíc obyvatel, což se blížilo polovině populace města.<sup>58</sup> Jednalo se o logický důsledek jednostranně zaměřeného hospodářství. Během dvacátých let 20. století došlo k pohlcení slabších výrobců a velká trojka byla ustavena. Její postavení se promítlo i do počtu zaměstnanců, takže ve chvíli krize se vše velmi rychle přelilo až do Detroitu. Koupi nových vozidel si lidé, kteří v jiných částech Spojených států přišli o práci, velmi rychle rozmysleli. Pro výrobce nemělo smysl vyrábět takzvaně na sklad, zásob měli dostatek. Murphy zareagoval rychle, rozhodl o sestavení *Mayor's Commission on Unemployment* starající se o potřeby nezaměstnaných, jednalo se o nejvyšší městský orgán. Pod komisi spadaly další dílčí komise a charitativní projekty, jako bylo rozdělování šatstva a distribuce jídla, účast nezaměstnaných na veřejných projektech. Jedním z takových projektů bylo i prodávání jablek na rohu ulic, kde bylo podmínkou, že prodavač bude nezaměstnaný jedinec. Ovšem tento počín mohl těžko pomoci v situaci, kdy byli bez práce stovky tisíc lidí a jablka prodávalo za plat od města zhruba 400 prodavačů.<sup>59</sup> Starosta Murphy tak následoval svůj velký vzor, prezidenta Roosevelta, vyjadřoval plnou podporu jeho *New Dealu*.

S nadsázkou se dá říci, že kde jsou dlouhodobě nezaměstnaní a frustrovaní lidé, tak se daří extrémnějším ideologiím. Přesně k tomuto došlo i v Detroitu, 7. března 1932 vypukl *Ford Hunger March*, inspirovaný komunistickou ideologií. 3 tisíce nezaměstnaných se svými rodinnými příslušníky se vydalo k Fordovu komplexu v *River Rouge*.<sup>60</sup> Chtěli přednést veřejně své požadavky, mezi nimi se nacházela plná zaměstnanost, lepší zaopatření pro nezaměstnané a lepší pracovní podmínky pro zaměstnance. Zde došlo k výtržnostem, které skončily tragicky. Výsledkem bylo pět mrtvých demonstrantů, silové složky byly tvořeny policií z Dearbornu a Fordovo

---

<sup>57</sup> POREMBA, David Lee, *Detroit: 1930–1969*, Charleston 1999, s. 9

<sup>58</sup> CLEMENS, Elizabeth, *The Works Progress Administration in Detroit*, Charleston 2008, s. 10.

<sup>59</sup> Tamtéž, s. 13.

<sup>60</sup> Tamtéž, s. 16.

ochrankou.<sup>61</sup> Nikdo nebyl potrestán. Nejednalo se přímo o událost, která by se odehrála v Detroitu, ale dění ve městě velmi ovlivnila. Několik následujících dní za podpory komunistů probíhalo hned několik demonstrací s účastí až 15 tisíc lidí. Mnohem větší demonstrací tichého nesouhlasu se stal veřejný pohřeb obětí z počátku března, respekt přišlo vyjádřit na 65 tisíc lidí.<sup>62</sup>

Starosta Murphy měl jednoduše smůlu na dobu, v které byl zvolen, byl humanista a podle toho jednal i ve svém úřadě. Jediné co mohlo Detroitu pomoci v této situaci, byla nová hospodářská vlna růstu. Recese v automobilovém odvětví bohužel trvala až do vypuknutí druhé světové války, kdy se stal Detroit „arzenálem demokracie“. K poválečnému vzestupu výroby automobilů došlo jednoduše z důvodu, že za války nebylo na území Spojených států amerických vyrobeno žádné vozidlo pro civilní účely.

Z výše napsaného vyplývá, že na tomto místě není prostor pro podrobnější vysvětlování situace, která v Detroitu nastala ve druhé polovině třicátých let 20. století. Tento výklad bude následovat v kapitole věnující se demografickému vývoji, protože velká krize ovlivnila nejen počty zaměstnaných, ale i počty obyvatel v oblasti. Mužem, který musel těmto protestům čelit, jako představitel města byl syn senátora Jamese Couzense, Frank.<sup>63</sup>

Došla jsem k závěru, že historie Detroitu byla do občanské války silně ovlivněna nestálostí legislativy. Ta vyplývala z postavení nejen samotného města, ale i celé oblasti, která nejdříve byla předmětem koloniálních sporů mezi Velkou Británií a Francií. Následně sice došlo ke správě Spojených států amerických, ale Michigan neměl plnoprávné postavení jako ostatní státy federace. Za klíčový faktor pro budoucí industriální rozvoj považují nezasažení území boji občanské války. Následně došlo k rozvoji nejprve menších odvětví, jako byla výroba topidel, kamen a železničních vagonů, kde hrála klíčovou roli blízkost surovin potřebných k výrobě. Tento rozvoj se stal magnetem pro nově příchozí, kteří do města nepřestali proudit až do recese, viz další kapitoly. Důležitou roli přejali političtí reprezentanti, kteří měli na starosti především vybudování infrastruktury a celkově se postarat o to, aby rozvoj města

---

<sup>61</sup> CLEMENS, E., c. d., s. 16.

<sup>62</sup> WOODFORD, A. M., c. d., s. 122.

<sup>63</sup> Frank Couzens, americký komunální politik, narozen 28. února 1902, zemřel 31. října 1950.

stačil populačnímu růstu. Jednostranně zaměřené hospodářství se dostalo do problémů s prvním závanem recese, tehdy nastoupila městská správa, která se snažila důsledky tlumit. Bohužel, nezaměstnaných bylo jednoduše mnoho, více než bylo schopno jedno město zvládnout. Později ve třicátých letech 20. století se problémy Detroitu de facto ztotožňovaly s problémy nezaměstnaných, toto trvalo až do vypuknutí války v roce 1941.

## 2. VELKÁ TROJKA

Tato kapitola bude věnována stručné historii tří největších automobilek, které působily v Detroitu ve zlaté éře automobilového rozvoje, ve dvacátých a třicátých letech 20. století. Seskupení s tímto označením se skládalo z *Ford Motor Company*, *General Motor Company*, později přejmenovanou na *General Motor Corporation*,<sup>64</sup> a jako poslední *Chrysler Corporation*. Pomalé utváření tohoto silného hospodářského tělesa začalo již na přelomu 19. a 20. století. Aniž by si tehdejší zakladatelé různých malých výrobců uvědomovali svůj budoucí význam. Jedinou společností, která byla od počátku založena a vedena jako firma jednoho muže, byla Fordova automobilka. Jeho přístup k výrobě byl diametrálně odlišný, od dvou zbývajících korporací. *General Motors* byla typem velkého hráče, který pohlcoval menší a musela tak následně řešit problémy s efektivitou řízení, s tím souvisí i opatření v nákladové stránce výroby. U *Chrysleru* můžeme také hovořit o společnosti jednoho muže, ale přístup zakladatele byl jiný než u Forda, ale i on slavil se svými vozy úspěch, i v tomto případě došlo k postupnému pohlcování menším výrobců. Jak uvidíme níže, tak motoristická skupina v Detroitu byla velmi provázaná, bez výhrad se jednalo o muže, ať už jako zakladatele či jako řídící pracovníky. A i mezi velkými muži se našli přátelé, i když spolu soupeřili na poli prodeje automobilů.

V této části se věnuji historii jednotlivých automobilek do vypuknutí velké hospodářské krize. Výrobci by se nedostaly na vrchol ekonomiky bez dělnické práce prostých lidí. Nejedná se o žádné ideologické zabarvení, ale o holý fakt. Za deprese, to byli, ale právě oni, kteří přišli jako první o práci, byla tak ohrožena jejich samotná životní existence. Domnívám se, že pro větší přehlednost a celistvost textu je vhodné vyčlenit historii velké trojky během hospodářské krize a po ní až do roku 1941 ke kapitole pojednávající o demografii Detroitu. Druhou polovinu třicátých let 20. století v této oblasti vnímám spíše jako historii každodennosti, respektive historii dělníků, protože právě jich se krize týkala nejvíce. V této kapitole budu zmiňovat pouze postavení jednotlivých automobilek na domácím trhu během třicátých let 20. století.

---

<sup>64</sup> Automobilka je známá pod svým zkráceným označením *General Motors*, které se běžně užívá. Ve své práci používám obě pojmenování.

## 2.1 HENRY FORD – FORD MOTOR COMPANY

### 2.1.2 POČÁTKY

Historie Detroitu je neodmyslitelně spjata s automobilismem, pokud chceme mít obrázek sociálního a hospodářského vývoje celé oblasti ucelený. Musíme se podívat na muže, který je jedním z nejdůležitějších pro celé ekonomické odvětví výroby vozidel. Jeho význam přesahoval nejen stát Michigan, ale i celé Spojené státy americké. S nadsázkou se dá říci, že právě Henry Ford se stal pragmatikem, jenž posunul organizaci výroby aut z kusové na masovou. Nejednalo se ovšem jen o zavádění montážní linky, ale o celý systém opatření vedoucích k obrovskému skoku ve výrobě vozidel. Dnešní automobilky jsou v podstatě jen následovníky jeho obrovského koncernu, který neměl na počátku 20. století v tomto hospodářském odvětví obdoby.

Pokud jsem výše zmínila, že byl Ford pragmatikem, tak tento jeho povahový rys se nejvíce projevil, podle mého názoru, ve všem, co dělal, od rozvoje továren, přes organizaci výroby až po sociální zajištění pracovníků. Některá jeho rozhodnutí se ukázala do budoucna jako šťastná, ba přímo vizionářská. I z těchto důvodů si Ford zaslouží samostatnou podkapitolu v mé práci.

Henry Ford se narodil 30. července 1863 v okrese Springwells mezi Dearbornem a Detroitem.<sup>65</sup> Jednalo se o kraj s úrodnou půdou, kde se převážná většina obyvatel živila zemědělstvím. Henry měl štěstí, narodil se do doby, kdy se okolí Detroitu začalo pomalu měnit v industriální centrum, hospodářský rozvoj a technická revoluce byly důležitými faktory, které Forda ovlivnily.

Všechna zaměstnání, která předcházela založení jeho samostatné automobilové společnosti, byla technického rázu. V šestnácti letech dostal své první místo u společnosti *Brother's Machine Shop*. Jak název napovídá, hlavní náplní bylo starání se o zařízení zakoupené v tomto obchodě. Poté následovala *Detroit Dry Dock*

---

<sup>65</sup> *The Ford Industries: Facts about The Ford Motor Company and its Subsidiaries*, Detroit 1924, s. 1.

*Company*, kde se vyučil zámečníkem. V roce 1882 se vrátil do rodné vesnice, o šest let později se oženil a i se ženou se roku 1891 přestěhoval natrvalo zpět do Detroitu.<sup>66</sup>

Tento rok se stal pro Henryho přelomovým. Dostal dobré místo ve společnosti Thomase Alvy Edisona<sup>67</sup> a postupem let se vypracoval až na místo hlavního inženýra. Forda s Edisonem i po odchodu ze společnosti pojilo přátelství. Ve volném čase se věnoval konstruování motorů a později i vozidel, svůj první automobil sestavil v roce 1896. *Quadricycle*, ale nebyl v detroitské oblasti prvním počinem tohoto druhu. Dne 6. března 1896 si premiéru se svým strojem odbyl Charles B. King.<sup>68</sup> Ford zaostal jen o čtvrt roku, své vozítko představil 4. června 1896. Jakožto rozený obchodník se Henry rozhodl, že prodejem svého prvního vozidla zainvestuje vývoj dalšího automobilu. Už v této době začal uvažovat o možnostech masovější výroby. Novým majitelem *Quadricycle* se stal Charles Ainsley,<sup>69</sup> za moderní stroj zaplatil 200 dolarů.<sup>70</sup>

Klíčová událost pro budoucí rozvoj automobilového světa se udála v červenci 1899, druhé sestavené vozidlo předvedlo ukázkovou jízdu před Williamem H. Murphym.<sup>71</sup> Byznysmen byl potěšen, začala tak organizace nové společnosti, kde by se hlavní náplní stala výroba vozidel v masovějším měřítku. Ford využil i svých dřívějších kontaktů, například tehdejšího prezidenta *Edison Illuminating Company* a *Michigan National Savings Bank* George Pecka.<sup>72</sup> I na tomto vidíme, jak bylo důležité pěstovat dobré vztahy. Propojení byznysu s bankovníctvím nebylo nijak výjimečné, za stávající situace bylo důležité mít na své straně takzvané velké hráče. Investoři přinesli tolik potřebné finanční krytí. Dne 5. srpna 1899 byla založena společnost *Detroit Automobile Company* se základním kapitálem 150 tisíc dolarů.<sup>73</sup> Henry se stal technickým ředitelem, chtěl se zajímat o výrobu lidovějších vozidel, ale společníci chtěli vydělávat peníze a ne investovat do vývoje. Ford tak ze společnosti

---

<sup>66</sup> YORK, M. J., *Henry Ford: Manufacturing Mogul*, Edina 2011, s. 17 – 19.

<sup>67</sup> Thomas Alva Edison, americký vynálezce a podnikatel, narozen 11. února 1847, zemřel 18. října 1931.

<sup>68</sup> Charles Brady King, americký inženýr, narozen 2. února 1868, zemřel 22. června 1957; WATTS, Steven, *The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century*, New York 2005, s. 40.

<sup>69</sup> Charles Ainsley, americký obchodník a podnikatel.

<sup>70</sup> WATTS, S., c. d., s. 46.

<sup>71</sup> William H. Murphy, americký investor; WATTS, S. c. d., s. 50.

<sup>72</sup> George Peck, americký bankéř a manažer.

<sup>73</sup> WATTS, S., c. d., s. 53.



odešel a založil svou vlastní, 16. června 1903 vznikla *Ford Motor Company* se základním kapitálem 60 tisíc dolarů.<sup>74</sup> O mimořádnosti tohoto období svědčí i fakt, že mezi lety 1900 až 1908 bylo založeno ve Spojených státech amerických 501 společností zabývajících se výrobou automobilů.<sup>75</sup> Pokud se nad tímto zamyslíme, tak nám ukazuje hned několik významných obecných rysů, předně to, že založit společnost nebylo nijak těžké, takže můžeme mluvit o podnikatelsky přívětivém prostředí. Druhý rys souvisí s výrobou automobilů, na přelomu 19. a 20. století se jednalo o zakázkovou výrobu, jinými slovy kus od kusu. Právě tento rys se chystal Ford změnit.<sup>76</sup>

O vzrůstající popularitě automobilismu obecně svědčí i pořádání různých závodů a přehlídek vozidel. Ta byla poháněná nejen benzínem, ale i elektrinou a párou. Henry se postavil na start závodu se svým závodním speciálem s benzínovým motorem a typovým označením 999. Dne 10. října 1901 se v *Grosse Pointu* v *Michiganu* konal závod na 10 mil, tedy 16 kilometrů, jehož se zúčastnilo 100 vozidel všech typů.<sup>77</sup> 999 zvládl půl míle za 26 sekund, hlavním soupeřem byl slavný závodník Alexander Winton,<sup>78</sup> na sedmé míli musel odstoupit pro poruchu svého vozu.<sup>79</sup> Vítězem se tak stal Henry Ford, který svůj automobil i osobně řídil. Jednalo se o mistrovský tah v sebepropagaci, protože jen krátce po této události byla založena *Ford Motor Company*, lidé si tak mohli spojit nově založenou továrnu na výrobu vozidel s vítězem závodu.<sup>80</sup> Fordovo jméno se dostalo do popředí zájmu.

Následující léta byla pro firmu úspěšná, logika byla jednoduchá. Ford se obklopil spolupracovníky, kteří měli na budoucí vývoj stejný pohled jako on. Už roku 1904 došlo ke stěhování do větších prostor, byly potřeba především pro zkušební výrobu. Ta došla završení v roce 1906, kdy byl představen model s typovým označením N.<sup>81</sup> Ford se stal ve své společnosti viceprezidentem, ale de facto ji řídil,

---

<sup>74</sup> WATTS, S., c. d., s. 57.

<sup>75</sup> Tamtéž, s. 59.

<sup>76</sup> HOFFMAN, Bryce G., *American Icon: Alan Mulally and the Fight to Save Ford Motor Company*, New York 2012, s. 5.

<sup>77</sup> YORK, M. J., c. d., s. 7.

<sup>78</sup> Alexander Winton, skotsko-americký automobilový závodník, narozen 20. června 1860, zemřel 21. června 1932.

<sup>79</sup> YORK, M. J., c. d., s. 10.

<sup>80</sup> Tamtéž, s. 9.

<sup>81</sup> WATTS, S., c. d., s. 90.

respektive dostal volnou ruku k řízení a směřování. Hlavním, který pro něj byl klíčový, co se týče podpory, především před ostatními akcionáři, se stal James J. Couzens. Právě on se za Forda postavil při uvedení modelu N, jeho produkce končí již v roce 1908, ale to neznamená, že by se jednalo o neúspěšný model. Vývoj modelu T byl hotov, výroba začala.<sup>82</sup>

### 2.1.2 POSTAVIL AMERIKU NA KOLA

S nadsázkou se dá říci, že po uvedení modelu T už nikdy nebyla organizace výroby a obecně výroba automobilů jako dřív. V roce 1908 se sešlo hned několik důležitých faktorů, které přispěly k vzestupu Fordových vozů. Vedení společnosti si uvědomovalo, že pokud se rozhodne vyrábět jednoduché lidové vozítko, musí se šetřit především na administrativních úkonech a nesmí docházet k prodávám ve výrobě. Výsledkem byla výstavba *Highland Parku*, parcela byla součástí širšího okolí Detroitu a jednalo se do té doby o zemědělskou půdu. Velké tovární budově se začalo říkat Křišťálový palác, Ford měl velmi šťastnou ruku s výběrem architekta.<sup>83</sup> Albert Kahn<sup>84</sup> se osvědčil svým jednoduchým industriálním stylem, který byl v souladu s okolní výstavbou. Kahn spolupracoval s *Ford Motor Company* na přestavbách výrobních hal i během dvacátých let 20. století.<sup>85</sup>

V této výrobní hale se pomalu rodila budoucí organizace práce, poprvé se zde slučuje hned několik výrobních procesů, které byly klíčové pro výrobu. Jedno z prvních opatření bylo zavedení montáže motorů, na jednom místě spolu s karoseriemi a chassis, v podstatě se pod jednou střechou kompletoval celý automobil. Dílo bylo završeno 27. září 1908, první model T byl hotov a postaven na kola.<sup>86</sup> Po tomto úspěchu přišla na pořad dne otázka, jakým způsobem by se dala zvýšit produkce lidového unifikovaného automobilu, tak aby byly sníženy náklady.

---

<sup>82</sup> BATCHELOR, Ray, *Henry Ford: Mass Production, Modernism and Design*, Manchester 1994, s. 20.

<sup>83</sup> JACQUES, April Key, *Inside the Crystal Palace: A History of Henry Ford's Highland Park Plant*, Michigan 2008, s. 2.

<sup>84</sup> Albert Kahn, americký architekt, narozen 21. března 1869, zemřel 8. prosince 1942.

<sup>85</sup> SEGAL, Howard P., *Henry Ford's Village Industries: Recasting the Machine Age*, Boston 2005, s. 35.

<sup>86</sup> LAIRD, Robert A.; SHERRATT, Thomas N., *The Economics of Evolution: Henry Ford and the Model T*, in: *Oikos*, Vol 119, No 1, 2010, s. 3.

Myšlenka byla jednoduchá, posílat práci za dělníky a ne dělníky za práci, a tak byla spuštěna v roce 1913 první montážní linka přesně splňující výše popsané požadavky. Tovární dělníci již nemuseli přebíhat z místa na místo, ale linka jim posouvala jednotlivé části vozidel po pásu. Výsledkem bylo, že každý dělník měl svůj přesně určený úkol, například montování pravého světla na všechny automobily, které mu linka poslala.<sup>87</sup>

Od začátku výroby modelu T jeho cena vytrvale klesala, výjimku tvořila cena pro rok 1909, kdy činila 950 dolarů. V roce 1908 se nové vozidlo prodávalo za 850 dolarů.<sup>88</sup> Tento krok si vysvětlují návratností investic, Ford potřeboval držet pohotovostní peníze na účtech, které by mohl ihned využít ke zlepšování výroby. Roli zde také mohly sehrát počáteční vysoké náklady při začátku výroby. Ale s tím, jak stoupal počet prodaných kusů vozidla, se snižovala jeho cena, každý rok zhruba o 100 dolarů. V roce 1913, tedy rok spuštění montážní linky, se model T prodával za 550 dolarů.<sup>89</sup> Ovšem úspory ve výrobě, jak v času, tak v nákladech se naplno projeví až roku 1916, prodejní cena klesla na 360 dolarů. Pokles byl možný díky masové výrobě a následnému masovému prodeji, první rok se prodalo 5 986 kusů vozidla, kdežto v roce 1916 neuvěřitelných 577 036!<sup>90</sup> Model T nebyl populární jen ve Spojených státech amerických, mimořádné oblibě se těšil v zemích Britského *Commonwealthu*, ovšem v Evropě se neuchytil. Za tímto neúspěchem stála evropská tradice ve výrobě automobilů, která byla velmi rozsáhlá, ale i to, že evropské značky používali silnější motory, vozidla byla vnímána jako luxus a ne jako zboží denní spotřeby či vozidlo pro celou rodinu.<sup>91</sup>

Model T nebyl v této době jediným prodejním artiklem, začala výroba malých levných traktorů pod značkou *Fordson*. I zde byla použita stejná metoda kompletace jako u osobních vozů. Rok 1913 znamenal pro *Ford Motor Company* velký zlom, montážní linka byla jen jedním z opatření, tím druhým se stalo nové nastavení v platovém ohodnocení. Zvýšení denní minimální mzdy bude vyloženo v další

---

<sup>87</sup> HEINZ, Vilém; KLEMENT, Václav, *Z Dějin Automobilu*, Praha, 1931, s. 205–208.

<sup>88</sup> RAE, John B., *The American Automobile*, Chicago 1965, s. 61.

<sup>89</sup> Tamtéž.

<sup>90</sup> Tamtéž.

<sup>91</sup> FLINK, James J., *The Automobile Age*, Cambridge 1990, s. 38.

kapitole práce, jednalo se o opatření, které podstatně ovlivnilo sociální strukturu Detroitu.<sup>92</sup>

### 2.1.3 ORGANIZACE VÝROBY

Rozvoj společnosti směřoval k centralizaci výroby, ovšem tento Fordův postoj vyžadoval vysoké náklady do investic, důsledkem byla restriktivní dividendová politika. Akcionáři chtěli zhodnocení svých investic a výnos z nich. Edsel, Henryho syn,<sup>93</sup> se stal v roce 1919 prezidentem *Ford Motor Company*, kterou převzal skrze nákup akcií od akcionářů a ze společnosti udělal rodinný podnik, který s obměnami funguje až do dnešních dnů. Fordové tak měli volné ruce, aby naplnili svou představu o chodu společnosti.<sup>94</sup>

Po zavedení montážní linky se prudce zvyšuje výroba, spolu se zvýšením platu dělníků se jedná o velmi jednoduchou pobídku, která přispěla k vnitřní migraci v rámci Spojených států amerických. A tak docházelo k plánování nejen nové výrobní haly, ale v podstatě celého komplexu. *River Rouge* byl výrobní pobočkou pro výše zmiňované traktory, nacházel se v *Dearbornu* nedaleko Detroitu, jeho výhodnou polohu tvořila i řeka. Už v roce 1916 prohlašoval vedoucí inženýr William B. Mayo,<sup>95</sup> že se bude jednat o nový, jedinečný druh industriální vesnice, která nemá ve světě obdoby. Stavba započala rokem 1917, dokončena byla v roce 1928.<sup>96</sup> Jednalo se o učebnicovou ukázkou vertikální integrace. Ford měl vše, co potřeboval pro výrobu každé samostatné součástky hned po ruce. Vlastnil nedaleké doły, kde nechal postavit železnici pro dopravu vykutaného uhlí, dalšími v pořadí byla rozsáhlá zalesněná území dodávající dřevo pro výrobu karoserií, vytěženou kulatinu nechal zpracovávat na vlastních pilách, to vše se dováželo do *River Rouge*, buď po řece na vlastních lodích společnosti, nebo po vlastní železnici na vlastních vlcích. Jednalo se o geniální ekonomický tah, odpadla tak cenová závislost na okolních podnikatelských

---

<sup>92</sup> SEGAL, H. P., c. d., s. 33; FORD, Bryan R., *Beyond the Model T: The Other Ventures of Henry Ford*, Detroit 1997, s. 16–17.

<sup>93</sup> Edsel Ford, americký průmyslník a manažer, narozen 6. listopadu 1893, zemřel 26. května 1943.

<sup>94</sup> HEINZ, V.; KLEMENT, V., c. d., s. 209.

<sup>95</sup> William Benson Mayo, americký automobilový inženýr, narozen 7. ledna 1866, zemřel 1. února 1944.

<sup>96</sup> SEGAL, H. P., c. d., s. 19.

subjektech, vše od skla až po poslední nýt bylo v režii firmy, ta tak mohla mnohem přesněji plánovat náklady a měla o nich jedinečný přehled.<sup>97</sup>

S rozrůstajícími se továrnami začala *Ford Motor Company* řešit i problémy, které přímo nesouvisely s výrobou automobilů, logickým důsledkem vertikální integrace se stala její energetická náročnost. Ford svou ekonomiku podnikání posunul zase o krok kupředu investicemi do výroby elektrické energie. Místo plýtvání surovin na její výrobu se snažil využít vhodné polohy některých svých výrobních závodů, ty se nacházely obvykle blízko velkých vodních toků. V podstatě tak použil model, který se mu začal osvědčovat v komplexu *River Rouge*, proč nevyužít řeku nejen k přepravě, ale i k výrobě energie?

Těmto smělym plánům stála v cestě hospodářská krize, která nastala po konci první světové války. Ford měl na penězích v hotovosti jen zlomek potřebné částky, 20 milionů dolarů, na stavbu elektráren jich potřeboval o mnoho více. Navíc zároveň s těmito investicemi pokračovala rozsáhlá výstavba v *River Rouge*. V roce 1920 začala v rámci poválečné krize stoupat inflace, docházelo tak k znehodnocování peněz držených v hotovosti. Ford se rozhodl pro velké prodejní kampaně a pro řešení, které bylo velmi jednoduché a přímé. K dispozici měl 125 tisíc kusů nově vyrobených modelů T, skrze železnici je nechal rozvést k prodejcům i do nejvzdálenějších koutů Spojených států amerických.<sup>98</sup> Výsledek se dostavil v nárůstu peněz, které byly najednou v hotovosti k dispozici, na bankovním účtu se nacházela částka 87 milionů dolarů.<sup>99</sup>

Společnost měla dostatek kapitálu pro výstavbu vodních elektráren, v roce 1940 dodávalo výrobním halám energii hned 26 těchto zařízení. První z nich byly nakoupeny či postaveny již v roce 1920, byly situovány především na řekách *Clinton*, *Huron*, vůbec nejvíce se jich nacházelo na řece *Rouge*.<sup>100</sup> V roce 1921 bylo rozhodnuto o investici obrovského významu, především pro jih Spojených států amerických. Ford potvrdil částku 10 milionů dolarů, které sloužily k výstavbě

---

<sup>97</sup> SEGAL, H. P., c. d., s. 2.

<sup>98</sup> HOFFMAN, B. G., c. d., s. 12.

<sup>99</sup> Nepodařilo se mi zjistit přesnou prodejní cenu modelu T v roce 1920, v roce 1916 byla prodejní cena 360 dolarů, v roce 1925 se model T prodává za 260 dolarů, odvozují tak, že cena v roce 1920 se pohybovala kolem 300 dolarů; HOFFMAN, B. G., c. d., s. 12.

<sup>100</sup> FORD, B. R., *Beyond...* c. d., s. 45–48.

hydroelektrárny *Twin Cities* na řece *Mississippi*. Po dostavbě se stala nejvýkonnější a největší ze všech, které firma vlastnila, dodávala energii nedaleké továrně na výrobu automobilů a traktorů, která zaměstnávala 5 tisíc dělníků.<sup>101</sup>

#### 2.1.4 OBDOBÍ STAGNACE A KRIZE

Fordovo impérium se i díky těmto investicím, na první pohled nesouvisejícím s výrobou automobilů, dostalo na svůj vrchol především v polovině dvacátých let 20. století. Roku 1925 klesla cena modelu T na absolutní minimum, prodával se za 260 dolarů.<sup>102</sup> Bylo jasné, že limity výroby i ceny se vyčerpaly. Vozidlo se vyrábělo skoro 20 let, jeho výbava byla značně upozaděna ve prospěch ceny. Jenže se změnila i doba a s ní i požadavky zákazníků. Američané už si zvykli na automobily a jejich přednosti. Na Forda tlačila i konkurence, *General Motors* právě dokončovala svou pomalou a těžkou restrukturalizaci a chtěla se stát velkým hráčem na trhu, Chrysler oznámil založení své korporace a své cíle.

Ikona automobilismu se rozhodla pro nový model vozu, ale způsob výroby stejný jako v případě modelu T, to znamenalo jen jeden jediný typ vozidla. A tak byl v roce 1927 představen model A, který mnohem lépe splňoval očekávání zákazníků, jednalo se o lidové vozidlo, ale výbava byla bohatší. Musela být, jinak by Ford neudržel krok se svými konkurenty. V den představení se na nový model A přišlo podívat 10 milionů lidí, Spojené státy nemluvili o ničem jiném, než o novém vozidle.<sup>103</sup>

Ne všichni byli z nového vozidla nadšení, v roce 1928 *The New York Times* nazvaly Forda industriálním fašistou – *Mussolini of Detroit*.<sup>104</sup> Přispělo k tomu především zachování stejného způsobu výroby. Model A by se možná stal stejnou legendou jako model T, ale než se výroba rozběhla, dorazila velká hospodářská krize.

Prvním, co si lidé nemající peníze ani na jídlo odpustili, byla koupě automobilu. I přes relativně nízkou částku se pořád jednalo o velký jednorázový výdaj. Odhaduje se, že během tří nejhroších let, tedy za roky 1931, 1932 a 1933, přišla *Ford Motor*

---

<sup>101</sup>FORD, B. R., *Beyond*, c. d., s. 56.

<sup>102</sup>HOFFMAN, B. G., c. d., s. 6.

<sup>103</sup>Tamtéž, s. 7.

<sup>104</sup>SEGAL, H. P., c. d., s. 14.

*Company* o 125 milionů dolarů.<sup>105</sup> Už na začátku deprese prudce poklesla poptávka, na to zareagovala výroba a důsledkem byl její útlum. V roce 1931 rozhodlo vedení společnosti o uzavření 31 továren.<sup>106</sup> 36 % rodin, které za velké hospodářské krize potřebovaly pomoc od městské správy v Detroitu v rámci sociálních programů, mělo nezaměstnaného živitele rodiny pracujícího dříve pro Fordovu společnost.<sup>107</sup>

V dalších letech se automobilismus z krize nedostal, pro Detroit znamenala deprese zkázu. Historie třicátých let 20. století automobilek není ani tak spojována s výrobou vozidel, jako s velkými nepokoji a demonstracemi, které zasáhly město velké trojky. Henry Ford vybudoval z ničeho obrovské impérium a udal směr výroby, kterým se udávají některé automobilky dodnes. Ovšem jak jsem naznačovala výše, jednalo se o muže, který byl pragmatik a tvrdý kapitalista, v dobrém slova smyslu. I když od roku 1919 vedl oficiálně společnost Fordův syn, tak s otcem velmi úzce spolupracoval a nechal si od otce radit, jednalo se spíše o kolektivní vedení rodinného podniku.

## 2.2 GENERAL MOTORS

Druhým hráčem z velké trojky se stala společnost, jejíž historie je stejně dávná jako historie *Ford Motor Company*. A i zde stál za úspěšným podnikem jeden z velkých mužů automobilismu, na jehož vize by se nemělo zapomínat. Tím mužem byl William C. Durant.<sup>108</sup> Jenže v souvislosti s *General Motors* je častěji skloňováno jméno Alfreda P. Sloana,<sup>109</sup> dlouholetého prezidenta společnosti, který ji provedl nejhoršími časy a dal jí novou tvář.

---

<sup>105</sup> BATES, Beth Tompkins, *The Making of Black Detroit in the Age of Henry Ford*, Chapel Hill 2012, s. 121.

<sup>106</sup> HOFFMAN, B. G., c. d., s. 13.

<sup>107</sup> BATES, B. T., c. d., s. 133.

<sup>108</sup> William Crapo Durant, americký průmyslník a manažer, narozen 8. prosince 1861, zemřel 18. března 1947.

<sup>109</sup> Alfred Pritchard Sloan, americký manažer, narozen 23. května 1875, zemřel 17. února 1966.

### 2.2.1 WILLIAM DURANT

Durant se narodil 8. prosince 1861, nedodělal vysokou školu, ale tíhl k podnikání.<sup>110</sup> I když před svým vlastním obchodováním byl především prodejce na cestách s cigaretovým zbožím. Klíčovým se pro něj stal rok 1866, kdy si za vypůjčené peníze, spolu se svým partnerem Josiahem Dallas Dortem,<sup>111</sup> koupil společnost *Coldwater Road Cart Co.* Jednalo se o výrobce kočárů, spíše neúspěšného, a tak svoji obživu rád prodal. Durant prokázal obchodního ducha a vybudoval kolos, který prodával nejvíce kočárů ve Spojených státech amerických. Uvádí se, že roční odbyt se pohyboval až na čísle 150 tisíc kusů a stal se největším zaměstnavatel v městečku Flint, ležícím necelých 70 mil od Detroitu.<sup>112</sup>

I když Durant nebyl obyvatelem Flintu, jeho jméno tu bylo známé. Jeho dědeček Henry Crapo<sup>113</sup> zde byl nejprve starostou, účastnil se života v obci už od dob, kdy se jednalo o malou osadu, která byla významná jen tím, že v ní poštovní dostavníky přepřahaly koně. Ze starosty v šedesátých letech 19. století se vypracoval až na guvernéra státu Michigan.<sup>114</sup>

Zlomovým rokem se pro Duranta stal rok 1904, neviděl už možnost rozšiřování své společnosti na výrobu kočárů a nová doba pomalu přicházela. Pozoroval experimenty s prvními vozidly a již delší dobu přemýšlel o vstupu do tohoto nového odvětví. Viděl v něm potenciál, jakého by mohlo být dosaženo. Roku 1904 přebírá společnost na výrobu automobilů od podnikatele Whitinga a přejmenovává ji na *Buick Motor Company* a její sídlo přesouvá do *Flintu*. Sestavování vozidel a jejich prodej se osvědčil, *Buick* neměl konkurenci. V této době Ford teprve chystal svůj přelomový model T.<sup>115</sup>

---

<sup>110</sup> GEISST, Charles R., *Encyclopedia of American Business History*, New York 2006, s. 128.

<sup>111</sup> Josiah Dallas Dort, americký průmyslník, narozen 1861, zemřel ?.

<sup>112</sup> GEISST, Ch. R., c. d., s. 128.

<sup>113</sup> Henry Howland Crapo, americký politik, narozen 4. května 1804, zemřel 23. července 1869.

<sup>114</sup> GUSTIN, Lawrence R., *Billy Durant: Creator of General Motors*, Ann Arbor 2008, s. 26–29.

<sup>115</sup> FINE, Sidney, *Sit-Down: The General Motors Strike of 1936 – 1937*, Ann Arbor 1969, s. 15.



### 2.2.2 VZNIK DRUHÉHO ZE TŘÍ

Jenže jeho představa o podnikání byla od Fordova diametrálně odlišná. Záměrem bylo vybudování obrovské korporace, která by byla soběstačná, co se týče výroby jednotlivých komponentů potřebných k výrobě vozidel. V tomto se shodovali, ale způsob jak toho dosáhnout se různil, Ford si vše vybudoval sám. Durant se rozhodl jednoduše skoupit již existující společnosti, včetně hned několika automobilových značek, které jsou součástí *General Motors* i dnes. V roce 1908 založil *General Motor Company*, šlo mu o konsolidaci automobilového průmyslu, součástí se stala samozřejmě i *Buick Motor Company*.<sup>116</sup> Značky byly neméně zvučné, jednalo se o *Oldsmobile*, *Cadillac* a *Oakland*, který byl později znám jako *Pointiac*. Kromě těchto společností koupil i přidruženou výrobu, více než dvacet jednotlivých výrobců součástí. Korporace byla hotova.<sup>117</sup>

V následujících letech by se Durantova filozofie dala shrnout do tří trendů: různorodost automobilů, diverzifikace, zvýšení integrace výroby dílů a příslušenství. Jednalo se, o logický plán, který ovšem nebyl splnitelný. Za hlavní faktor tohoto selhání považují Henryho Forda a jeho model T. Ten se vydal cestou opačnou než Durant. Jeden typ automobilu, jedny díly a nulová diverzifikace, co se týče prodejního sortimentu, traktory *Fordson* se nedají považovat za klasický prodejní artikl. V roce 1910 se toto vše podepsalo na finanční kondici společnosti.<sup>118</sup>

Při založení si vyžádalo ustavení korporace značné finanční částky, za které se nakupovaly společnosti, ty měly být do korporace začleněny. Durant tak narazil na finanční limity, chyběla mu hotovost. A taky byl nucen přenechat správu nad celým svým podnikáním na skupině bankéřů z New Yorku. Mezi lety 1910 a 1915 bylo nastaveno striktně konzervativní řízení, k vyřešení situace byly použity vysoké odpisy majetku a likvidace ztrátových firem. Hlavním problémem se stala absence levného lidového vozu, díky Fordově rozmachu klesl podíl na trhu *General Motors* z dvaceti

---

<sup>116</sup> CAREY, Charles W., *American Inventors, Entrepreneurs, and Business Visionaries*, New York 2002, s. 103.

<sup>117</sup> Tamtéž, c. d., s. 103.

<sup>118</sup> RAE, John B., *The Fabulous Billy Durant*, in: *The Business History Review*, Vol. 32, No. 3, 1958, s. 260

% na 10 %.<sup>119</sup> Ale pokud uvažíme vše související, tak se nejednalo o špatný výsledek. Jádrem společnosti, tedy *Cadillac* a *Buick*, bylo zdravé.<sup>120</sup>

Billy Durant se, ale nevzdal svého snu, roku 1911 s Louistem Chevroletem založil společnost *Chevrolet*. V roce 1915 po roztržce mezi oběma muži, Durant odkoupil Chevroletův podíl a měl firmu jen pod svou kontrolou, v tom samém roce byla sloučena s *General Motors*. Výsledkem bylo ovládnutí korporace skrze balík akcií *Chevroletu*. Druhým faktorem, který přispěl k velkému návratu, se stal, vstup rodiny du Pontů do vlastnické struktury *General Motors*. Du Pontové, zbohatli na chemickém průmyslu, svou společnost založili již na samém počátku 19. století. Durant se vrátil s finanční podporou této zámožné hospodářské elity. Pierre Samuel du Pont,<sup>121</sup> viděl v *General Motors* potenciál, dokonce věřil, že by bylo dobré společnost vybudovat, reorganizovat a poté by mohla směle konkurovat velkému Fordovi. Hned v roce 1916 se rozhodlo o zřízení divizí, jednotlivé značky byly vedeny a řízeny jako samostatné divize. Vstup nového finančního partnera byl v roce 1917 završen prodejem akcií v hodnotě 25 milionů dolarů.<sup>122</sup> Pokud jsem výše zmiňovala, že automobilový svět v okruhu Detroitu byl malý, tak to platilo i tentokrát. Staronové vedení přivedlo dvě klíčové manažerské postavy, tím první byl Walter Chrysler,<sup>123</sup> ten se byl jmenován ředitelem divize *Buick*, druhým se stal Albert P. Sloan, ředitel *United Motor*. Tu navíc v roce 1918 Durant koupil a začlenil do korporace.<sup>124</sup>

Už na tomto místě se zmíním o dalším osudu nových manažerských akvizicí General Motors, Walter Chrysler se se svými zkušenostmi rozhodl založit svůj vlastní podnik, a tím dotvořil v polovině třicátých let 20. století velkou trojku automobilismu. Albert P. Sloan zůstal věrný korporaci až do konce svého života a stal se velkým mužem ve vedení *General Motors*.

---

<sup>119</sup> SLOAN, Alfred P., *Můj život s General Motors*, Praha 1998, s. 26.

<sup>120</sup> Tamtéž, s. 25-26.

<sup>121</sup> Pierre Samuel du Pont, americký průmyslník, narozen 15. ledna 1870, zemřel 4. dubna 1954.

<sup>122</sup> NICOLS, Alfred, *Economic Issues in the Du Pont-General Motors Case*, in: *The Journal of Business*, Vol. 33, No. 3, 1960, s. 227.

<sup>123</sup> Walter Percy Chrysler, americký průmyslník a manažer, narozen 2. dubna 1875, zemřel 18. srpna 1940.

<sup>124</sup> GREENWOOD, Ronald G.; WREN, Daniel A., *Management Innovators: The People and Ideas that Have Shaped Modern Business*, Oxford 1998, heslo William C. Durant; SKRABEC, Quentin R., *The 100 Most Significant Events in American Business: An Encyclopedia*, Santa Barbara 2012, s. 156.

### 2.2.3 VÝROBNÍ ZMĚNY

Od roku 1916 začala expanze *General Motors*. Durant opět, stejně jako za svého předchozího vedení, nakupuje malé společnosti nepřinášející žádný zisk. Mohutně investuje i do výstavby *General Motors Building*, kvůli novému sídlu společnosti koupil několik bytových bloků v Detroitu. Navíc se začíná projevovat nevraživost i mezi jednotlivými výrobními divizemi, které mezi sebou bojují o zdroje. Financována byla každá zvlášť z centrálního rozpočtu *General Motors*, takže velice záleželo na vyjednávacích schopnostech jednotlivých ředitelů divizí. Ke všemu se přidala poválečná recese a útlum v prodeji automobilů. Durant se dostal do stejné situace jako v roce 1910 a tentokrát mu nezbývalo nic jiného než 30. listopadu 1920 rezignovat na post prezidenta korporace.<sup>125</sup> Du Pont, se rozhodl, že se postu ujme osobně a ohlídá si svou investici. První věc, která na nové vedení čekala, byla nezbytně nutná reorganizace. Výkonný výbor, který na transformaci dohlížel, měl jasné požadavky, přitom si uvědomoval, že konkurovat Fordovi v této době nemůže nikdo. Ale vyrábět 10 typů vozidel pod sedmi značkami je nejen matoucí pro zákazníky, ale především nákladově velice náročné. Pro ilustraci uvedu data, která potvrzují výše napsané. Překvapivě *General Motors* nezaostávali za Fordem o tolik v tržbách. V roce 1921 *Ford Motor Company* utržila 644 83 550 dolarů a *General Motors* 567 320 603 dolarů, mnohem horší už to bylo, co se prodaných kusů automobilů týče. Ford prodal 1 074 336 vozidel a General Motors jen 393 075.<sup>126</sup> Výbor si uvědomil, že jediné v čem lze konkurovat jedničce na trhu je komfort, který bude v jejich automobilech na rozdíl od Forda samozřejmostí a nebude se za něj muset připlácet. A tak byl požadavek pro vývoj jasný, v první fázi dva automobily, jeden s cenou do 600 dolarů a druhý do 900 dolarů.<sup>127</sup> Po takovýchto změnách došlo k utvoření multidivizní společnosti, každou divizi vedl její vrchní ředitel, který byl zodpovědný za vše. Od nákupu materiálu, přes jeho zpracování až po výplaty zaměstnanců, v podstatě samostatná společnost. Ovšem fungující jako dílek skládačky. V takto nastaveném procesu du Pont usoudil, že bude o jeho investici

---

<sup>125</sup> SLOAN, A. P., c. d., s. 45.

<sup>126</sup> Tamtéž., s. 60.

<sup>127</sup> Tamtéž, s. 66.

dobře postaráno a rozhodl se v roce 1923 odejít z čela korporace. Na jeho místo byl jmenován Alfred P. Sloan.<sup>128</sup>

S ním začala nová doba, co se týče směřování prodejní strategie. Sloan ve svých pamětech sepsal velmi detailní analýzu automobilové trhu poloviny dvacátých let 20. století. Všechny tehdejší problémy podložil logickými argumenty a nespornými fakty. Předně došel k závěru, že končí éra masové výroby, takzvaný hromadný trh, kdy zákazníkům stačilo v podstatě jakékoli vozidlo, které bylo schopné jízdy. Tento faktor byl způsoben především nastolením Fordových výrobních postupů. Podle Sloana ovšem tato doba končila, lidé si zvykli na automobil a čekali od něj více. Předně se objevila uzavřená karoserie, která znamenala nesporný posun v komfortu pro cestující. Automobil se tak stal použitelný za každého počasí. *Ford Motor Company* zareagovala na tuto změnu uzavřenou karoserií, ale i přes snahu zachycení nového trendu začaly prodeje klesat. V roce 1924 Ford prodá méně vozidel s uzavřenou karoserií, než *Chevrolet*. Zákazníci rozpoznali, že se na modelu T nic nezměnilo, jednalo se jen o kosmetickou změnu. V roce 1927 byl Ford nucen svou továrnu v *River Rouge* uzavřít, skoro celý rok byla v rekonstrukci, respektive bylo měněno zařízení pro výrobu nového modelu A. I toto byl jeden z faktorů, který velmi ulehčil Sloanovi jeho budoucí plány, bylo mu jasné, že se Ford již nikdy nedostane na takový vrchol jako s modelem T.<sup>129</sup>

Inovace ve vývoji karoserií se přenesla i do plánů *General Motors*. Nový prezident Sloan se podíval i na nákladovou stránku věci a došel k zásadnímu rozhodnutí ohledně způsobu, jakým se začalo hospodařit s penězi na nákupy jednotlivých komponentů vozidel. Na rozdíl od Forda, který si vše pro výrobu zpracovával sám ve svých závodech svými kmenovými zaměstnanci, tak u *General Motors* se drželi modelu, který zavedl již na počátku její existence William Durant. Výroba karoserií probíhala ve společnosti *Fisher Body*. Ta byla založena ve stejném

---

<sup>128</sup> SLOAN, A. P., c. d., s. 85., HARTER, Jim, *Early Automobiles: A History in Advertising Line Art, 1890-1930*, 2015, heslo Buick, William C. Durant, And Genral Motors; JOHNSON, H. Thomas, *Management Accounting in an Early Multidivisional Organization: General Motors in the 1920s*, in: *The Business History Review*, Vol. 52, No. 4, 1978, s. 495.

<sup>129</sup> SLOAN, A. P., c. d., s. 128–130.

roce jako první dva velcí hráči z velké trojky, v roce 1908.<sup>130</sup> Jednalo se čistě o rodinnou firmu, kde společníky bylo sedm bratrů Fisherových,<sup>131</sup> kteří se postupně, jak dorůstali, zapojovali do rodinného byznysu. Bratři založili společnost ve velmi vhodné dobu, navíc se jednalo o artikl, který na tehdejšímu trhu nebyl k dostání. Na počátku 20. století byla výroba karoserie vysoce kvalifikovanou prací. Všechny její části se dělaly ručně, jelikož byla tvořena ze dřeva. Všechny díly do sebe musely přesně zapadat. Až na dřevěný podklad se usazovalo kovové tělo automobilu. Od počátku se *Fisher Body* zabývala především výrobou uzavřených karoserií, roku 1910 se stala výhradním dodavatelem pro značky *Cadillac* a *Buick*, čili pro dvě divize *General Motors*.<sup>132</sup> Při Durantově návratu bylo rozhodnuto o koupi čtyřiceti % společnosti, k tomuto kroku došlo roku 1919. Po Sloanově nástupu a jeho analýze bylo zřejmé, že mnohem výhodnější bude odkoupení i zbývajících šedesáti procent a tím pádem plné začlenění do korporace. Transakce byla provedena roku 1926.<sup>133</sup>

*General Motors* na rozdíl od Forda neměla vše pod jednou střechou. Ale i její vedení v této těžké situaci uznalo, že integrace jiných společností, které se přímo týkají výroby, by mohla uspořít náklady. A šetřit i samotný čas potřebný k převážení a jiné manipulaci nesouvisející přímo s výrobou. Nejednalo se o bezhlavé nakupování prodávacích firem, přesně těmito kroky společnost málem zahubil její zakladatel Durant.

#### 2.2.4 REORGANIZACE A PŘÍCHOD VELKÉ KRIZE

Výkonný výbor byl nucen k nové strategii prodeje i díky ustavení poslední společnosti patřící do velké automobilové detroitské trojky. Ve chvíli kdy byla vyřešena otázka nákladů, začleněním především *Fisher Body*, a byly jasné požadavky na nové cenově dostupnější modely, došlo i k určení hlavních faktorů pro budoucnost. Sloan ve své analýze motoristického trhu předestřel výboru čtyři faktory, které považoval za nejdůležitější. Jednoznačně se vyslovoval pro zachování

---

<sup>130</sup> RUBENSTEIN, James M., *Making and Selling Cars: Innovation and Change in the U.S. Automotive Industry*, Baltimore 2001, s. 79–81.

<sup>131</sup> Sedm bratrů Fisherových: Frederick John, Charles Thomas, William Andrew, Lawrence Peter, Edward F., Alfred J., Howard A.

<sup>132</sup> SLOAN, A. P., c. d., s. 128.

<sup>133</sup> Tamtéž.

splátkového prodeje, *General Motors Acceptance Corporation* měla své pevné místo na úvěrovém trhu už od roku 1919.<sup>134</sup> Jednalo se o jedno z dobrých rozhodnutí Duranta. Potvrdil i zachování výkupu ojetých vozidel na protiúčet, co se s nimi dělo dále se mi nepodařilo zjistit, ale předpokládám, že docházelo k recyklaci či použití neporušených částí například na výměnu komponentů po autohaváriích. Faktor uzavřených karoserií byl v souvislostech konkurence s Fordem vysvětlen výše, Sloan v této formě viděl budoucnost. Posledním důležitým kousíčkem do mozaiky byl jeho názor na obměnu modelových řad. V podstatě prosadil, to co dnes známe pod pojmem facelift vozidla. Jedná se o změnu designových prvků a drobná technická vylepšení, která nejsou na první pohled patrná. V roce 1927 dokonce vzniklo celé designové oddělení, mělo tato vylepšování na starosti a vznikla i pozice šéf designéra. Pokud nemohli předčít Forda cenou, tak ho jednoznačně předběhli, co se kvality týče. *Ford Motor Company* měla statický model, neměnný v čase a unifikovaný. *General Motors* své modely každý rok vylepšovala. Ale s příchodem krize ani toto nestačilo, z roku na rok klesly příjmy z prodeje, 1929 činily 1,5 miliardy dolarů a v roce 1930 983 milionů dolarů.<sup>135</sup> Sloan se tak odhodlal jako prezident korporace k druhé reorganizaci za posledních zhruba 10 let. Tentokrát bylo ve společnosti rozdělení podle účelu a principu. Vznikly strategické skupiny dle toho, čím se zabývaly, za všechny jmenujme na příklad technickou, výzkumnou či distribuční skupinu. Toto rozdělení platí v *General Motors* dodnes.<sup>136</sup>

Velká krize tak jednoznačně přispěla k reorganizaci a účelnému rozdělení. Netvrdím, že byla jedinou a hlavní příčinou, to doajista ne, ale byla důležitým faktorem. Osobně jsem dospěla k názoru, že dříve či později k reorganizaci muselo dojít, skrze tlak trhu a zákazníků, velká deprese jen tyto záležitosti urychlila. Díky Sloanově prozíravosti a manažerskému talentu se *General Motors* stala jediným výrobcem automobilů, který za krize nepřišel o peníze. Ale tohoto bylo dosaženo propouštěním ve všech továrnách spadajících pod korporaci.<sup>137</sup>

---

<sup>134</sup> SLOAN, A. P., c. d., s. 226.

<sup>135</sup> Tamtéž, s. 137.

<sup>136</sup> CLARKE, Sally, *Managing Design: The Art and Colour Section at General Motors, 1927-1941*, in: *Journal of Design History*, Vol. 12, No. 1, 1999, s. 65.

<sup>137</sup> PELFREY, William, Billy, Alfred, and *General Motors: The Story of Two Unique Men, A Legendary Company, and a Remarkable Time in American History*, New York 2006, s. 265.

O tom jak probíhalo propouštění a vše, co se kolem tohoto problému, jenž byl pro Detroit díky koncentraci automobilové výroby palčivý, pojednám v kapitole věnované samotným dělníkům. Svou roli po roce 1935, kdy krize nadále trvala, sehrály i odborové skupiny, které začaly být více slyšet. V případě *General Motors* situace vyvrcholila především v roce 1937, kdy propukly ve výrobním závodě ve Flintu stávky velkého rozsahu. Došla jsem k názoru, že tato opatření byla nezbytná a znamenala pro *General Motors* jednoznačný zisk, i v souvislosti se ztrátou Henryho Forda. V roce 1939 byl podíl jejich vozidel vyrobených ve Flintu na domácím trhu kolem čtyřiceti %.<sup>138</sup>

## 2. 3 CHRYSLER

Z pověstné velké trojky má nejkratší historii, ale o nic menší tradici, automobilová velmoc zvaná *Chrysler*. Jedná se o nejmladšího člena klubu velkých hráčů pocházejících z Detroitu, či jeho okolí. I za touto společností stál muž s velkými vizemi. Ovšem domnívám se, že měl ze všech tří zakladatelů největší zkušenosti a tak se vyvaroval začátečnických chyb.

### 2.3.1 WALTER CHRYSLER

Rodinný původ budoucího zakladatele velké společnosti je typickým příkladem amerického snu. Otec Waltera, Henry, byl přistěhovalec s evropskými předky, usídlil se ve Spojených státech amerických jen necelá dvě desetiletí před synovo narozením. Pocházel z Kanady. Walter se narodil 2. dubna 1875 ve Wamegu v Kansasu.<sup>139</sup>

První zaměstnání dostal mladý Chrysler u stejné železniční společnosti jako jeho otec, ten pracoval jako strojní inženýr. Walter začínal s hodinovou mzdou 5 centů, za rok si vydělal tedy 135 dolarů, v pozdějších letech povýšil a byl mu zvednut

---

<sup>138</sup> PELFREY, W., c. d., s. 268.

<sup>139</sup> CURCIO, Vincent, *Chrysler: The Life and Times of an Automotive Genius*, Oxford 2000, s. 31.

i plat, na 15 centů za hodinu, tedy na 405 dolarů za rok.<sup>140</sup> Pracoval v rámci různých železničních společností, začínal v tomto oboru v osmnácti letech.

Zaměstnání v oboru železnice bylo pro Waltera a jeho další směřování klíčové, v prosinci 1907 dostává v *Chicago Great Western Railroad* první manažerskou pozici v životě. Jeho vedení podléhá na 10 tisíc mužů. Ve stejném období si také kupuje své první vozidlo značky *Locomobile* za neuvěřitelných 5 tisíc dolarů, jeho cenu kryje půjčkami, až na 700 dolarů úspor.<sup>141</sup> Po téměř dvou letech pro rozbroje s novým vedením společnosti odchází do *American Locomotive Company*. Tato změna zaměstnání se mu stal osudným, nejen, že dostává dvojnásobný plat oproti předchozímu zaměstnání, ale už na jaře 1911 je požádán ředitelem společnosti, Jamesem J. Storrowem<sup>142</sup> o laskavost. Aby ohlídal investici v automobilovém průmyslu, na začátku roku 1912 se tak stěhuje do *Flintu* a stává se manažerem *Buick Motor Company*. Přesně té, která se stane součástí *General Motors*. Do roku 1916, je manažerem, mezi lety 1916 a 1919 generálním manažerem a prezidentem, a svou kariéru u konkurence končí v roce 1919 jako viceprezident celé *General Motors*. Toto postupné stoupání v kariérním žebříčku mu přineslo nejen uznání, ale i spoustu peněz. Jakožto prezident *Buicku*, který byl mezi lety 1910 a 1920 některé roky jedinou vydělávající značkou velkého kolosu, měl bonusy v podobě akcií. Ty od něj při odchodu odkupuje Durant za 10 milionů dolarů.<sup>143</sup> Jak s Durantem, tak se Sloanem byl Chrysler i v pozdějších letech velmi dobrý a blízký přítel.

Z výše napsaného usuzuji, že Chrysler měl největší zkušenosti, dokonce úspěšně vedl automobilový podnik, který byl jednoznačně v plusu. Viděl tak pod ruce jak mechanikům, tak i do firemního účetnictví. I když se z něj stal bohatý muž díky svým schopnostem, došlo mu, že zakládat novou automobilku na zelené louce, by byl hotový nerozum.

---

<sup>140</sup> WEISS, H. Eugene, *Chrysler, Ford, Durant and Sloan: Founding Giants of the American Automotive Industry*, Jefferson, 2003, s. 109 – 111.

<sup>141</sup> HYDE, Charles K., *The Roller Coaster: A History of the Chrysler Corporation*, Detroit 2003, s. 1.

<sup>142</sup> James Jackson Storrow, americký právník a investor, narozen 1864, zemřel 1926.

<sup>143</sup> HYDE, CH. K., *The Roller Coaster...*, s. 12.



### 2.3.2 ZROD CHRYSLER CORPORATION

Po svém odchodu z vedení *General Motors* si dal Chrysler další výzvu, přijal nabídku na zaměstnání u relativně malého výrobce vozidel. Měl se snažit zachránit před krachem automobilku *Willys – Overland*, podepsal kontrakt na dva roky za přímo královský plat, milion dolarů ročně.<sup>144</sup> Tento výrobce byl mezi lety 1910 a 1918 dokonce druhým největším prodejcem vozidel na americkém trhu. Ale jak jsem již několikrát zmiňovala, Ford měl de facto neomezené finanční možnosti. *Willys-Overland* s nárůstem výroby neměl, kde získat finanční krytí a jeho provozní účetnictví se začalo propadat do ztráty. Možná by vše bylo jinak, kdyby v roce 1916 vyšel projekt na utvoření jedné velké silné společnosti, která by vznikla sloučením více menších automobilových výrobců. Jednalo se o přirozenou reakci, hlavní byla snaha konkurovat Fordovi, který udával tón. Plán, ale zkrachoval. Chryslerovi se s jeho manažerskými schopnostmi a zkušeností od *General Motors*, podařilo snížit celkové zadlužení z 48 milionu dolarů na 18 milionů dolarů. Ale bohužel i tak byla v roce 1921 nad společností vyhlášena nucená správa a v roce 1933 v podstatě zkrachovala, za druhé světové války se proslavila výrobou jeepů pro armádu. V roce 1970 byla prodána a začleněna do *American Motor*.<sup>145</sup>

Jak vidno, ani Chrysler nebyl všemocný. Byl uznáván především pro svou schopnost snížit zadlužení společnosti i v dobách recese v automobilovém průmyslu, ta nastala po první světové válce a zasáhla odvětví velmi tvrdě. Walter byl považován za něco jako krizového manažera a tak na něj čekal další úkol. Pomoci jiné automobilce, která doplatila na výkyv trhu. Z *Willys – Overland* se přesunul k výrobci značky *Maxwell*. Zakladatelem byl Jonathan D. Maxwell,<sup>146</sup> ten sestrojil již v roce 1904 svůj vlastní automobil. Vozidla této značky se pak vyráběla až do roku 1925. *Maxwell* se v roce 1920 sloučila s automobilkou *Chalmers*, ale ani tato snaha o úsporu nákladů, jim nevyšla a byla nařízena nucená správa. Chrysler do společnosti přišel za těžké situace, hned navrhl reorganizaci a nový název byl *Maxwell Motor*

---

<sup>144</sup> HILLSTROM, Kevin; HILLSTROM, Laurine Colier, *Automobiles, Mining and Petroleum, Textiles*, Santa Barbara 2006, s. 76.

<sup>145</sup> EDMONDS, C. C., *Tendencies in the Automobile Industry*, in: *The American Economic Review*, Vol. 13, No. 3, 1923, s. 437.

<sup>146</sup> Jonathan Dixon Maxwell, americký podnikatel, narozen 1864, zemřel 1928.

*Corporation*. Dalším krokem bylo kapitálové zajištění, to bylo vyřešeno v roce 1923 v podobě 40 milionů dolarů.<sup>147</sup> Krizový manažer také navrhl výrobu nového typu automobilu, *Chrysler Six*. Auto střední cenové třídy, které poskytovalo dostatečný komfort, poprvé sjelo z linky v roce 1924 a korporace dosáhla zisku čtyř milionů dolarů.<sup>148</sup> Konečným krokem se stala další úspěšná reorganizace a přejmenování v roce 1925, *Chrysler Corporation* byla splněným snem svého zachránce. Vlastnil svou vlastní výrobní značku a mohl se tak naplno věnovat rozvoji své vlastní firmy. Velká trojka byla od roku 1925 kompletní a první tři místa v prodeji na americkém, tedy domácím trhu, byla na několik let dopředu jasně daná.<sup>149</sup>

### 2.3.3 ROZŠÍŘOVÁNÍ

Nově utvořená korporace měla hned několik výhod oproti svým konkurentům. Za tu hlavní považují její kapitálovou samostatnost, v kombinaci s osobou Chryslera, který byl znám jako výborný manažer, byla pro banky zárukou, že jejich investice nebudou minimálně ztrátové. Za další důležitý faktor považují to, že společnost měla jako svůj hlavní prodejní tahák vůz pro střední třídu. Necílili na slabé sociální vrstvy, ty masově nakupovaly u Forda, jeho levnou plechovku, jak se modelu T taky přezdívalo. A tak rostly i profity plynoucí z výše napsaného, v roce 1925 činil zisk 17 milionů dolarů, v roce 1928 dokonce 45 milionů dolarů.<sup>150</sup> To dělalo z *Chrysler Corporation* třetího největšího prodejce ve Spojených státech amerických. Samozřejmě, že první byl Ford a druhá *General Motors*.

Zlomovým pro budoucí vývoj se stal rok 1928, v tomto roce společnost koupila značku *Dodge*. Z počátku se jednalo o malou rodinnou společnost, založili ji v roce 1900 dva bratři, Horace Elgin Dodge<sup>151</sup> a John Francis Dodge,<sup>152</sup> z počátku se specializovali na záležitosti související s mechanikou. Později se jejich obor podnikání již zcela zaměřil na automobily. Dodávali některé součástky *Ford Motor*

---

<sup>147</sup> FLINK, J., c. d., s. 70.

<sup>148</sup> Tamtéž, s. 70.

<sup>149</sup> DAVIS, Michael W. R., *Chrysler Heritage: A Photographic History*, Charleston 2001, s. 20.

<sup>150</sup> HILLSTROM, K.; HILLSTROM, L. C., c. d., s. 77.

<sup>151</sup> Horace Elgin Dodge, americký průmyslník, narozen 17. května 1868, zemřel 10. prosince 1920.

<sup>152</sup> John Francis Dodge, americký průmyslník, narozen 25. října 1864, zemřel 14. ledna 1920.

*Company* až do roku 1914. Nejednalo se o malou firmu, ale jednu z největších své doby v Detroitu a okolí, Dodgové zaměstnávali na 5 tisíc pracovníků.<sup>153</sup> Vozidla pod svou vlastní značkou začali prodávat od roku 1915. Bohužel oba bratři zemřeli při epidemii během roku 1920. Vdovy po obou bratrech se snažily společnost udržet, ale nakonec ji v roce 1925 prodaly newyorské investiční skupině. Ta ji bez větších úspěchů vedla další tři roky, než ji zakoupil Walter Chrysler roku 1928.<sup>154</sup>

Rokem 1928 začala nebývalá expanze. Korporace se nezaměřila pouze na jeden automobil. Chrysler vybral hned celou škálu produktových řad, která měla společnosti otevřít cestu k vrcholu. Nedával si přehnané cíle, věděl, co je v silách zdravé firmy a na rozdíl od Duranta sledoval finance. Věděl tak, co si ještě může dovolit a, co už ne. Poslední rok před příchodem krize, tak došlo k ustavení dvou značek po *Chrysler Corporation*, tou první byl *Plymouth* a druhou *DeSoto*, která fakticky začala fungovat až v roce 1929. Na konci dvacátých let 20. století tak měla korporace zastoupení v každé cenové kategorii. Nejlevnější byla vozidla značky *Plymouth*, jejich cena se pohybovala mezi 685 dolary a 735 dolary. Střední třídu mělo oslovit *DeSoto*, cena začínala na 845 dolarech a končila na 885 dolarech. Nejnáročnějším zákazníkům byly určeny Chyslery, ty se daly koupit za cenu mezi 1 040 dolary až 1 145 dolary.<sup>155</sup>

Už z tohoto přístupu vidíme jasný rozdíl oproti dvěma dalším automobilkám z velké trojky. Ford prodával jeden druh levného automobilu. *General Motors* po reorganizaci sice měla hned několik značek, ty také vyráběly hned několik typů automobilů. Klidně se mohlo stát, že si budou konkurovat navzájem. *Chrysler Corporation* zvolila odlišnou strategii. Dalo by se říci, že jedna značka byla určena jedné třídě obyvatelstva. Nedochovalo tak k vzájemné konkurenci ve stejné cenové třídě. Došla jsem k závěru, že se jednalo o nejpromyšlenější výrobní a prodejní strategii z celé velké trojky. Vozidla byla sice jiná, ale je vysoce pravděpodobné, že některé komponenty byly přeci jen stejné a docházelo tak k úspoře nákladů.

---

<sup>153</sup> HYDE, Charles K., *The Dodge Brothers, The Automobile Industry, and Detroit Society in the Early Twentieth Century*, in: *Michigan Historical Review*, Vol. 22, No. 2, 1996, s. 57.

<sup>154</sup> DELORENZO, Matt, *Dodge 100 Years*, Minneapolis 2014, s. 7; HYDE, Charles K., *The Dodge Brothers: The Men, the Motor Cars, and the Legacy*, Detroit 2005, s. xiv–xv.

<sup>155</sup> HYDE, Ch. K., *The Roller Coaster...*, c. d., s. 75.

#### 2.3.4 ÚSPĚŠNÁ TŘICÁTÁ LÉTA 20. STOLETÍ

Tyto výrobní a produktové úpravy přinesly své ovoce. I když přišla velká hospodářská krize, tak prodeje rostly, nejvíce se to projevilo na podílu na domácím, tedy americkém trhu. Na konci 20. let 20. století byl tento podíl pouze 10 %, přes nejhorší krizová léta 1930 – 1934 vzrostl na 15,5 %, na konci roku 1939 byl 23 % a v letech 1940 – 1941 už byl téměř 25 %.<sup>156</sup> Pokud uvažíme sílu konkurentů, tak se jednalo o velmi dobrý výsledek. *Chrysler Corporation* si tak držela své silné postavení, a to vznikla teprve v roce 1925.

Díky dobře nastavené cenové politice se korporaci podařilo zůstat mezi lety 1936 a 1949 na druhém místě žebříčku, co se týče prodejů na americkém trhu. Tím, kdo měl většinový podíl na trhu, byla *General Motors*, Ford byl až třetí. Nejednalo se o překvapení, bývalá jednička zjednodušeně řečeno zaspala. Zatímco konkurenti se pustili do reorganizace a přeskupili svůj prodejní sortiment. Došla jsem k závěru, že v tomto měl Chrysler nespornou výhodu, pozdější ustavení korporace mu přišlo vhod. Sloan předpovídal, že se trh začíná měnit. Chrysler to zpozoroval jistě také a rovnou se přizpůsobil.<sup>157</sup>

Historie tří největších výrobců automobilů ve Spojených státech amerických by sama o sobě vydala na velmi rozsáhlou studii. Považuji za důležité zmínit, že i když tato kapitola vypadá, jako vytržená z kontextu, bude pro další směřování mé práce mít klíčovou roli. Bez základních dat, bych dále nebyla schopná analyzovat demografický vývoj samotného Detroitu ani dělnickou otázku. Výše se jednalo o stručný výklad, mnou vybrané situace, které považuji za kruciální a přelomové pro každou ze značek. Ve zkratce se dá napsat, že na počátku 20. století Detroit opustil svou pověst průmyslového města, ale stal se městem automobilovým. Z výše napsaného jasně vyplývá, že v této době se ve městě a okolí začaly koncentrovat společnosti, které se chtěly výrobou vozidel zabývat jakožto hlavní činností. Do

---

<sup>156</sup> JEFFERYS, Steve, *Management and Managed: Fifty Years of Crisis at Chrysler*, Melbourne 1986, s. 51.

<sup>157</sup> TATA, Robert, *How Detroit Became the "Automotive Capitol of the World": The Story Behind the Founding of the U. S. Auto Industry*, Bloomington 2013, s. 62; FREEDMAN, Jeri, *The U.S. Auto Industry: American Carmakers and the Economic*, New York 2011, s. 16.

konce první světové války se jednalo o značně roztříštěný trh, který přinášel zákazníkům mnoho modelů za vysoké ceny. Ford tak odstartoval revoluci, vypukla de facto cenová válka a boj o přežití výrobců. Poslední ranou pro malé společnosti se stala poválečná deprese, té mohl čelit se svými zdroji jen Ford. *General Motors* musela reorganizovat a hledat strategické partnera, aby nezkrachovala. Velkou trojku dotvořil Chrysler roku 1925. Období do vzniku *Chrysler Corporation* považuji za dobu, kdy docházelo k unifikaci a slučování, které bylo nezbytné, a výsledkem se stala pohodlnější vozidla za rozumné peníze. Z výše napsaného vyplývá, že pokud jeden z velkých hráčů zakoupil menší společnost, snažil se ji začlenit a hlavně chtěl, aby dále prosperovala. Nejednalo o unáhlená rozhodnutí, ale o logické ekonomické kroky. S příchodem krize, se ovšem do popředí nedostala vozidla, ale lidé, kteří tato vozidla vyráběli. Proto jsem považovala za rozumné v tomto období svůj výklad u jednotlivých automobilek ukončit, jelikož dělnictvu v Detroitu a celé oblasti bude věnována samostatná kapitola.

### 3. DEMOGRAFICKÝ VÝVOJ DETROITU OD KONCE 19. STOLETÍ DO ROKU 1941

Co se týče počtu obyvatel, rozdělila jsem mnou sledované období na tři nejdůležitější časové úseky. Tím prvním by byla doba od založení města v roce 1701 až do vzniku prvních velkých automobilek, respektive za mezník považuji změnu v přístupu k výrobě vozidel. Tedy zhruba rok 1908, kdy byla založena *Ford Motor Company* a *General Motors*. V tomto úseku došlo k rapidnímu nárůstu obyvatelstva až po konci občanské války. A druhý vrchol je spojen právě s rozvojem automobilismu. Rok 1908 jsem zvolila jako mezník nejen z důvodu vzniku velkých výrobců vozidel. Ale hlavně z důvodu ve změně postupu výroby, před tímto datem se v Detroitu nacházelo mnoho malých společností, které se zabývaly nejen přímou výrobou aut, ale hlavně přidruženými činnostmi. Ford razil filozofii, že měl vše pod „jednou střechou“ od výroby nýtů až po výrobu karoserií. *General Motors* zvolila jinou strategii, začala nakupovat a začleňovat do své korporace právě menší společnosti, které byly samostatné ještě na přelomu 19. a 20. století. Cílem kapitoly je ukázat jakým způsobem probíhala, či probíhaly, migrační vlny do Detroitu a zda byly závislé na celkové situaci ve Spojených státech amerických.

Druhé období jsem vyčlenila začátkem unifikace automobilové výroby, jeho konec kladu do roku 1929, kdy propukla velká hospodářská krize. Dvacátá léta 20. století považuji za zlatý věk motorismu v Detroitu. Důležitým předělem se stal rok 1914, kdy Ford skokově zvýšil mzdu.

Třetí úsek bude klást důraz hlavně na dopady hospodářské deprese, jak jsem zmiňovala v minulé kapitole, některé automobilky zavíraly své závody.

Samozřejmě během všech období budu sledovat i národnost přicházejících. Zvláštní podkapitolu bude mít černošská menšina v Detroitu. Její zvláštní postavení je dáno už tím, že Michigan byl za občanské války na straně států požadujících svobodu pro otroky na jihu.

### 3.1 PRVNÍ OBDOBÍ: OD ZALOŽENÍ PO ROK 1900

Jak jsem již zmiňovala, Detroit byl založen v rámci koloniálních záborů v roce 1701. V tomto období se na břehu Velkých jezer usazovali především francouzští osadníci. Jejich jedinou prací bylo střežení hranice, působili jen jako předvoj, který měl kontrolovat a bránit vstup do své části kanadského území. V první kapitole jsem se věnovala založení samotného Detroitu. Pokud bychom v tomto období chtěli zhodnotit demografický vývoj obyvatelstva, tak se nedá hodnotit jinak než jako malá vojenská osada v řádu maximálně několika stovek osadníků. To trvalo až do roku 1760, kdy musela být celá oblast předána pod britskou správu. Nastalo neklidné období. Po odchodu Britů z oblasti na konci 18. století teprve začíná docházet k rozvoji i v rámci populace. Celý Michigan byl postupně začleňován do právních a hospodářských struktur Spojených států amerických.

Z důvodů rychlých změn vládnoucích států nad oblastí můžeme hovořit o absenci pramenů, co se týče počtu obyvatel. V tomto období jsou data velmi kusá, sčítání obyvatelstva neprobíhalo pravidelně. Pokud byla statistika k dispozici, jednalo se jen o přehled, ale ne o podrobný výkaz, myšleno ve smyslu zastoupení jednotlivých národností, náboženství a ras. S tímto souvisí utlumené hospodářství, kdy hlavní náplní bylo buď obchodování s původním obyvatelstvem, nebo zemědělství, které sloužilo k obživě osadníků a zajišťovalo, tak jejich soběstačnost. Kombinace vládní nestálosti, nedostatku ekonomických zdrojů a možná i chladnějšího klimatu nikoho nelákala k přestěhování. Po odchodu Britů v roce 1796, se stal Michigan součástí Spojených států amerických, nejprve omezeně, postupně však získal plnoprávné postavení v rámci federace.

Během 18. století prošel Detroit proměnami, které se odrazily především na počtu obyvatel. V roce 1701, kdy byla oblast objevena a uznána za vhodnou pro osídlení, se ze dne na den usadilo prvních 100 osadníků.

**Tabulka č. 1 Počet obyvatel Detroitu v 18. století**

Rok	Počet obyvatel
1701	100
1773	1 357
1778	2 144
1780	2 207
1783	2 291
1796	500

Zdroj: GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., s. 289; quickfacts.census.gov.

Mnohem důležitější pro zvyšování počtu obyvatelstva se stalo až období po vyhlášení americké nezávislosti v roce 1776. Do té doby se jednalo pouze vojenskou posádku, kterou doprovázely rodiny vojáků. Jak jsem zmiňovala v první kapitole, oblast Michiganu patřila ke Spojeným státům americkým skrze speciální zákon již od roku 1787. Britové tak měli odejít, co nejdříve, ale opustili oblast až těsně před koncem 18. století. Právě tuto skutečnost odráží prudký pokles obyvatelstva v této době. Spolu s vojáky museli odejít i jejich rodinný příslušníci, lidé zajišťující státní správu. Pokud se podíváme na národnostní a etnické složení obyvatelstva, tak není překvapivé, že se jednalo především o obyvatele s britskými či francouzskými kořeny. Zmínky o počtu černošského obyvatelstva nejsou z těchto let dostupné.<sup>158</sup>

Z hlediska demografie je mnohem zajímavější 19. století, kdy se oblast začala rozvíjet. Prudký rozvoj přičítám i stabilitě, která nastala po odchodu britské správy a postupnému začleňování do právního systému nově vzniklého státu. Spojené státy americké také začaly dbát na podrobnější statistiky obyvatelstva. Celostátní census je dodnes uskutečňován každých 10 let a data jsou pak podrobně zpracována a přístupná online každému pomocí internetu. Sčítání bylo velmi náročnou logistickou operací, roku 1920 se na něm organizačně podílelo na 100 tisíc lidí.<sup>159</sup> Od roku 1810 jsou k dispozici podrobné statistiky zahrnující nejen počty obyvatel jako celku, ale i podrobnějšímu demografickému rozvrstvení dle rasy či národnosti. Na následujících

---

<sup>158</sup> POREMBA, D. L., c. d., s. 22.

<sup>159</sup> *The Dearborn Independent*, 3. 1. 1920, s. 10.



řádkách se nejprve budu věnovat počtu obyvatel a následně bude vyložena jejich etnická a národní příslušnost.

**Tabulka č. 2 Počet obyvatel Detroitu v 19. století**

Rok	Počet obyvatel
1810	1 650
1820	1 442
1830	2 222
1840	9 102
1850	21 019
1860	45 619
1870	79 577
1880	116 340
1890	205 876
1900	285 704

Zdroj: GAVRILOVICH, P.; MCGRAW, B., c. d., s. 289; FARLEY, R.; DANZIGER, S.; HOLZER, H., s. 16; [quickfacts.census.gov](https://www.quickfacts.census.gov).

Z výše uvedené tabulky jasně vyplývá, jak klíčové bylo 19. století pro rozvoj Detroitu. Z malé osady o pár tisícovkách obyvatel se vyvinulo město patřící mezi největší na území Spojených států. Příznačné bylo, že roku 1805 staré město zachvátil požár, de facto shořelo téměř celé. Kde hledat příčiny tohoto prudkého rozvoje? Obecně se dá říci, že hlavním faktorem byla industrializace. V první polovině století byl postaven Erijský kanál, jak jsem uváděla v první kapitole této práce. Jednalo se o důležitou dopravní tepnu před začátkem boomu stavby železnic. Lodní doprava dokázala nejdříve dopravovat zemědělské produkty a později sloužila i k přepravě hotových výrobků do dalších velkých přístavů v rámci federace. Stinnou stránkou zvětšování aglomerace se stal jeho urbanistický rozvoj, město nestíhalo pojmout nové obyvatele. Mezi lety 1830 a 1834 se populace zdvojnásobila. Důsledkem se staly hned dvě vlny epidemie cholery, které zasáhly oblast díky špatným hygienickým podmínkám. Jednalo se o roky 1832 a 1834. Druhé propuknutí nemoci dopadlo na

město plnou silou, během měsíce díky choleře zemřelo sedm % populace.<sup>160</sup> Jednalo se o skokové výkyvy, které neovlivnily celkový trend za mnou sledované období, nárůst obyvatel.

První polovina 19. století přinesla městu rozvoj, co se týče počtu obyvatel, ale pořád se nejednalo o nijak překvapivý nárůst. Počet obyvatel se zvýšil z necelých 2 tisíc na 21 tisíc. Tento jev přičítám z velké části především demografickému vývoji, jednalo se o období, které bylo relativně klidné a pomalu se začaly zlepšovat i lékařské podmínky.

Od roku 1850 se situace radikálně změnila. Mezi lety 1850 a 1860 se počet obyvatel více než zdvojnásobil. Během druhé poloviny 19. století přišlo více než 200 tisíc nových lidí. Industrializace a rozvoj obchodu přispěly k nastartování velké demografické změny.

Důkazem o atraktivnosti Detroitu, jakožto nového průmyslového města jsou data o migraci, která byla při censu zjišťována. Bohužel nejsou k dispozici za každých 10 let, jako je tomu u celkového počtu obyvatel. Statistická šetření v tomto směru probíhala cca každých 20 let, u některých hodnot jsou k dispozici i jména států, z nichž noví osadníci přicházeli.

První podrobné šetření zaměřené na migraci zahrnují data z roku 1850. V letech 1850 a 1880 zhruba polovinu všech rezidentů tvořili lidé narození mimo Spojené státy americké, na přelomu století se tento poměr snížil na třetinu. Jednalo se o logický následek migrace, první generace, která přišla do Detroitu, se zde usadila a založila rodiny. Jejich potomci už jako místo narození uváděli Spojené státy americké a důležitou součástí byla jejich identifikace s federací.<sup>161</sup>

Jiný poměr lidí narozených mimo federaci vůči rodilým Američanům uvádí profesor Olivier Zunz. V roce 1880 dle jeho výpočtů byl poměr migrantů v Detroitu necelých 40 %. Ale i když se data liší o zhruba 10 %, tak i podle nich se jednalo o nejvyšší hodnoty v rámci Spojených států amerických. Detroit se zařadil hned za San

---

<sup>160</sup> FARLEY, Reynolds; DANZIGER, Sheldon; HOLZER, Harry J., *Detroit Divided*, New York, s. 16., HOOK, H. H., c. d. s. 23, BURTON, C. M., c. d. s. 95, BABSON, Steve, *Working Detroit: The Making of a Union Town*, Detroit 1984, s.3.

<sup>161</sup> GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 289.

Francisco, Chicago, New York a Milwaukee.<sup>162</sup> Podíl migrantů a jejich druhé generace, což jsou potomci narození na území Spojených států amerických, byl v roce 1880 v Detroitu celých 75 procent!<sup>163</sup> Zajímavou vypovídací hodnotu má také ukazatel o počtu obyvatel sdílejících společně jedno obydlí. Zde vyniká přirozeně New York, jeho urbanistický charakter byl už v 19. století jasně určen vysokým počtem lidí, probíhala tak výstavba několikapatrových domů. Ty obývalo v bytových jednotkách několik rodin. V jednom domě spolu dle dat žilo přibližně 17 lidí.<sup>164</sup> To bylo jednoznačně nejvíce ze všech dvaceti největších amerických měst, u nichž se v censu z roku 1880 sledoval tento ukazatel. Žádné jiné město se přes hodnotu 10 % nedostalo. Druhý byl v té době ještě samostatný Brooklyn. Detroit byl se svými necelými šesti obyvateli na jedno obydlí poslední. Co se týče hustoty obyvatel na akr půdy, tak New York logicky vedl s hodnotou přes 40 obyvatel na akr, Detroit byl v prostředním proudu a necelými dvanácti obyvateli na akr.<sup>165</sup>

Výše zmíněné není překvapivé, nebylo dosaženo zatím v oblasti Michiganu velkého průmyslového rozvoje a díky velikosti města nemůžeme mluvit ani o centru služeb a obchodu, zde jasně dominují mnohem větší aglomerace typu New York a Chicago.

Jedinečnou atmosféru města utvářel zvyšující se počet obyvatel, ale důležitá pro rozvoj byla také národnostní struktura příjíždějících do oblasti za novým životem. V první polovině 19. století se jednalo výhradně o vnitřní migraci, výjimku v tomto tvořila první větší skupina migrantů. V této době pozorujeme tři hlavní národnosti přicházející do Detroitu, tou vůbec první zapustivší kořeny byli Belgičané, následovali Němci a Irové. I v tomto případě se ukázala provázanost evropských dějin s těmi americkými. Po napoleonských válkách byla Belgie připojena k Nizozemí, roku 1830 byla vyhlášena nezávislost a roku 1831 usedl na trůn Leopold I. Belgický z rodu Sasko - Coburg - Gotha.<sup>166</sup> Belgie byla konstituční monarchií a po celé 19. století byla dávana za vzor všem liberálům. První Belgičané přišli do

---

<sup>162</sup> ZUNZ, Olivier, *The Changing Face of Inequality: Urbanization, Industrial Development and Immigrants in Detroit 1880–1920*, Chicago 1982, s. 19

<sup>163</sup> ARCHER, Melanie, *Family Enterprise in an Industrial City: Strategies for the Family Organization of Business in Detroit, 1880* in: *Social Science History*, Vol. 15, No. 1, 1991, s. 69.

<sup>164</sup> ZUNZ, O., c. d., s. 19.

<sup>165</sup> Tamtéž.

<sup>166</sup> Leopold I. Belgický, první belgický král, narozen 16. prosince 1790, zemřel 10. prosince 1865.

Michiganu ještě před vznikem samostatného království, hlavním důvodem bylo upřednostňování holandských občanů. Co se týče náboženství, tak převažovali protestanti. První belgická rodina se usídlila ve městě roku 1833 a sehrála důležitou roli v celé komunitě, dalo by se říci, že měla neoficiálně vůdčí postavení tak řečeno mezi svými lidmi. V roce 1840 se nacházelo v Detroitu celkem 233 obyvatel s belgickými kořeny a tvořili sedm % celkové populace.<sup>167</sup> Počet příslušníků této národnostní skupiny po celé 19. století zvolna stoupal, ale nikdy nedosáhl výraznějšího procentuálního podílu na celkovém obyvatelstvu. Vrchol nastal až roku 1940 počtem 12 310. Roku 1930 se nacházela v Detroitu nejpočetnější belgická menšina v celých Spojených státech amerických.<sup>168</sup>

Belgičané se stali „průkopníky“ v migraci a usazování v Detroitu. Další následující národnostní skupiny to měly již o něco jednodušší. Rodilí Američané své nové sousedy přijali bez komplikací, jednalo se tak o signál, že město je vůči přistěhovalcům velmi otevřené.

Nejpočetnější národnost nově příchozích byla ta německá. V době, kdy zatím nebylo ustaveno sjednocené Německé císařství, mnoho lidí radši zvolilo odchod do ciziny. Sjednocení probíhalo už od konce napoleonských válek, kdy vůdčí roli převzalo Prusko. Mnoho německých přistěhovalců byli mladí muži, kteří chtěli svým odchodem vyřešit problém s jejich odvodem do pruské armády, ta v průběhu 19. století sílila a pohlcovala menší německé státečky. I z nich se musela plnit branná povinnost. Tito muži nejčastěji jako domovskou zemi uváděli Bádensko, Bavorsko, Hesensko a Sasko. Roku 1850 dosáhl počet Němců v Detroitu 2 855, což činilo 14 % na celkové populaci. Svého vrcholu dosáhlo přesídlení za Atlantik z germánských oblastí, v první polovině padesátých let 19. století. Celkově byli Němci velmi vítanými, měli vyšší vzdělání a jejich zdravotní stav byl mnohem lepší než u ostatních přistěhovalců. V roce 1860 se jednalo dokonce o druhou nejpočetnější

---

<sup>167</sup> GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 98.

<sup>168</sup> COOK, Bernard A. *Belgians in Michigan* [online]. East Lansing, 2007,[cit. 2016-02-13], dostupné z: [https://books.google.cz/books?id=l8fnz0pmNQC&pg=PT43&dq=belgians+in+detroit&hl=cs&sa=X&redir\\_esc=y#v=onepage&q=belgians%20in%20detroit&f=false](https://books.google.cz/books?id=l8fnz0pmNQC&pg=PT43&dq=belgians+in+detroit&hl=cs&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=belgians%20in%20detroit&f=false); MCGINNIS, Carol, *Michigan Genealogy: Sources and Resources*, Baltimore 2005, s. 208.

národnostní menšinu v celém státě Michigan.<sup>169</sup> Census roku 1880 přinesl zjištění, že němečtí přistěhovalci jsou už nejpočetnější menšinou, podíl na celkovém počtu obyvatel se nezměnil. Ten byl necelých 15 %, co do počtu bylo evidováno 17 292 hlásících se k místu narození na německém území. Nově příchozí si sebou přinášeli i své náboženství, sedm z deseti bylo protestantského vyznání.<sup>170</sup> Vliv Němců na podobu města trvá dodnes, jejich jazyk obohatil místopis Detroitu, především východní část aglomerace, kde vznikla germánská čtvrť. I dnes tak najdeme ulice s názvy *Heidelberg*, *Schiller* či *Goethe*.<sup>171</sup>

Největší skupinou, která se rozhodla opustit svou vlast a hledat své štěstí za oceánem, byli především ve čtyřicátých letech 19. století Irové. V jejich případě se jednalo o logické rozhodnutí vyplývající ze špatné politické i ekonomické situace v domovském státě. Iry vyháněl z jejich domova především hlad, v tomto období nastalo hned několik po sobě jdoucích sezon, během nichž se nastala neúroda brambor. Ty sloužily jako hlavní zdroj potravy. Vylidňování původní vlasti začalo již na začátku 19. století, od roku 1815 do roku 1845 byl počet utíkajících Irů zhruba jeden milion. V tomto období se ovšem usazovali především v okolí New Yorku a Bostonu. Jednalo se o první skupinu migrantů, která dorazila na americký kontinent v tak hojném počtu. Roku 1850 tvořili nejpočetnější etnickou skupinu v Detroitu, jejich počet dosáhl čísla 3 289, což představovalo 16 % populace.<sup>172</sup> Zároveň byli vůbec největší národnostní menšinou v celém regionu. Rok 1880 už přinášel trochu jiný obrázek, jelikož pominuly důvody k odchodu z původní vlasti a zároveň se do města začaly stěhovat i jiné národnosti, došlo ke ztrátě pomyslného prvenství co do velikosti národnostní menšiny. Irů bylo 6 775, ovšem poměr na celkovém obyvatelstvu klesl na necelých šest %.<sup>173</sup> V dobách útěku před hladomorem noví přistěhovalci drželi pospolu více než jiné národy žijící mimo své země. Jejich motivaci k této soudržnosti představovalo především jejich římskokatolické

---

<sup>169</sup> DUNBAR, Willis F.; MAY, George S., *Michigan: A History of the Wolverine State*, Grand Rapids 1995, s. 243.

<sup>170</sup> GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 99.

<sup>171</sup> MCGINNIS, C., c. d., s. 205, MCNERGEY VINEYARD, JoEllen, *For Faith And Fortune: The Education of Catholic Immigrants in Detroit, 1805–1825*, Chicago 1998, s. 53; TAYLOR, Paul, „*Old Slow Town*“: *Detroit During The Civil War*, Detroit 2013, s. 11.

<sup>172</sup> GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 289.

<sup>173</sup> Tamtéž.

náboženství, za jehož vyznávání a praktikování byli mnohdy ve svých dějinách perzekuováni. Domnívám se, že dalším silným motivem byla především starost o část rodiny, kterou mnozí zanechali v Irsku. Bylo tak jen logické, že se začali v rámci Detroitu vytvářet tak řečené irské čtvrti. Ještě před propuknutím Občanské války se usadili v západní části města, čtvrť byla známa pod jménem *Corktown*, toto označení získala po oblasti *Country Cork* v Irsku. Velký hladomor mezi lety 1845 a 1855 donutil odejít, nebo spíše uprchnout, až jeden a půl milionu lidí.<sup>174</sup> Ve státě Michigan se mnozí z nich neusídlili jen v Detroitu, ale našli se i tací, kteří chtěli vykonávat stejnou práci jako ve své domovině. Usadili se tak v dojezdových vzdálenostech od měst a začali farmařit. Irská menšina hrála důležitou roli i po skončení mohutné vlny příchodů za oceán. O této důležitosti svědčí i to, že potomci původních přistěhovalců se dokázali během několika desítek let prosadit mezi nejvlivnější osobnosti města. V letech 1907 až 1908 a pak znovu v letech 1911 až 1912 byl starostou William B. Thompson<sup>175</sup> hlásící se ke svým irským kořenům a navíc byl praktikujícím irským katolíkem. Součástí aparátu byl již od dob úspěšného starosty Hanzena S. Pingreeho.<sup>176</sup>

Přistěhovalectví do Detroitu v druhé polovině 19. století nebylo etnicky tak vymezené. Jednalo se o příchod několika menších skupin v řádu tisíců členů. Národnostně se tak složení obyvatelstva velmi zpestřilo. Při zjišťování země původu během sčítání roku 1880 se objevilo hned několik národností, které v roce 1850 během statistického šetření nebyly vůbec zaznamenány. Jednalo se především o Poláky, Švýcary, Holanďany, Belgičany a i Čechy, k této národnosti se přihlásilo 557 lidí.<sup>177</sup> Kromě již zmíněných Němců a Irů se jen počet Poláků vyšplhal přes tisíc,

---

<sup>174</sup> CASEY, Marion, LEE, J. J., *Making The Irish American: History And Heritage Of The Irish In The United States*, New York 2006, s. 16.

<sup>175</sup> William Barlum Thompson, americký komunální politik, narozen 10. března 1860, zemřel 12. února 1941.

<sup>176</sup> MCNERGEY VINEYARD, J., *For Faith ...* c. d., s. 53; GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 99; HOLLI, Melvine G., *Mayoring in Detroit, 1824-1985: Is Upward Mobility the "Impossible Dream?"* in: *Michigan Historical Review*, Vol. 13, No. 1, 1987, s. 4; METRESS, Seamus P.; METRESS, Ellien K., *Irish in Michigan* [on line]. East Lansing 2006, [cit.2016-02-13], dostupné z: [https://books.google.cz/books?id=xuykQXIDH80C&pg=PA1796&dq=METRESS,+Seamus+P.+%3B+METRESS,+Eileen+K.,+Irish+in+Michigan,+East+Lansing,+2006.&hl=cs&sa=X&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.cz/books?id=xuykQXIDH80C&pg=PA1796&dq=METRESS,+Seamus+P.+%3B+METRESS,+Eileen+K.,+Irish+in+Michigan,+East+Lansing,+2006.&hl=cs&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false).

<sup>177</sup> WOODFORD, A. M., c. d., s. 87.

konkrétně 1 771.<sup>178</sup> Polská migrační vlna přistěhovalců probíhala až na přelomu 19. a 20. století. Zvláštní uzavřenou skupinu tvořili Židé, v roce 1850 se jich k tomuto vyznání hlásilo 51 a už tehdy byla ustavena první synagoga. Větší počet se jich začal usazovat v oblasti až kolem roku 1900, což souviselo s evropskou antisemitskou náladou v tomto období. Židů se v Detroitu nacházelo na počátku 20. století na 34 tisíc, převážně se jednalo o ruské judaisty utíkajícími před pogromy.<sup>179</sup>

Celkově by se druhá část 19. století dala shrnout pod pojem – rozrůstající se aglomerace. Díky zlepšené dopravní dostupnosti, která byla vyřešena stavbou kanálů a následným propojením jezer, došlo i k rozvoji hospodářství. Detroit se ovšem nepodobal jedné velké továrně jako v pozdějších letech. Byla zde různorodost profesí a různorodost zastoupení jednotlivých ekonomických odvětví. Dařilo se chemickému průmyslu a začaly se prosazovat továrny všeho druhu. Výstavba obydlí v tomto období měla charakter malých domků, které sloužily především na přespání mezi prací. Už zde se začala tvořit skupina obyvatel, které dobře prosperuje a do budoucích let bude podporovat rozvoj automobilismu.<sup>180</sup>

### 3.2 DRUHÉ OBDOBÍ: OD ROKU 1900 DO ROKU 1940

První vlna přistěhovalectví opadla během několika let, jak bylo vidět výše. Obvykle se u tehdejších nově příchozích vyřešila odchodem existenční nouze, jako v případě Irů. Po industriálním vzestupu přinesl přelom století úplně novou situaci. Lidé se usídlovali v průmyslových centrech z důvodů pracovních příležitostí a s tím spojených výdělků. Po roce 1908, vzniku dvou velkých automobilových výrobců, se přesuny obyvatel udávaly na základě výše výdělku. Za vymezených 40 let se nezměnilo jen město, ale i společnost. První světová válka změnila mnohé. Nastala doba, kdy se začaly osamostatňovat i ženy, přestávaly být jen a pouze strážkyně domácího krbu, tato role jim byla prisouzena především po svatbě. Sice byli muži pořád považováni za živitele rodiny, ale rodina už nemusela žít jen z jednoho platu. O

---

<sup>178</sup> MCNERGEY VINEYARD, J., c. d., *For Faith ...* s. 53.

<sup>179</sup> GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 100.

<sup>180</sup> FARLEY, R.; DANZIGER, S.; HOLZER, H. J., c. d., s. 20.

to více pak zasáhla do životů lidí deprese, která na sklonku dvacátých let 20. století dorazila i do Detroitu. I z těchto důvodů mají statistická data svou váhu.

Během 20. století nastalo ovšem období, kdy nebyl census prováděn 20 let, jedno z pravidelných sčítání nebylo provedeno, nebo spíše data nebyla zpracována. Jednalo se o statistické šetření roku 1940. Od prosince roku 1941 se Spojené státy americké účastnily druhé světové války, zpracování dat, tak bylo odloženo. Aby byl, ale celkový demografický vývoj úplný jsou uvedena data z následujícího šetření, tedy z roku 1950.

**Tabulka č. 3 Počet obyvatel Detroitu 1910 – 1950**

Rok	Počet obyvatel
1910	465 766
1920	993 678
1930	1 568 662
1950	1 849 568

Zdroj: GAVRILOVICH, P.; MCGRAW, B., c. d., s. 289; [quickfacts.census.gov](http://quickfacts.census.gov)

Od roku 1900 zažíval Detroit zlaté časy. Vzdávající ekonomika přitáhla další pracovní síly. Mezi lety 1900 a 1910 se populace téměř zdvojnásobila, ten největší nárůst ovšem přišel až mezi roky 1910 a 1920, celostátní průměr růstu populace v rámci celých Spojených států amerických byl 21 %, Detroit měl tuto hodnotu přes 100 %, vůbec nejvyšší v zemi. Za hlavní příčinu obrovského boomu, jenž nastal, považují rok 1908. Ten byl pro celou oblast zlomem, Ford založil svou společnost s jasnou vizí, velkovýroba vozidel, Durant také nezůstal pozadu. Tím se udála největší změna, kolem roku 1900 pracovali muži v malých továrnách, po konsolidaci výroby a následném zavedení montážní linky, jich tisíce pracují na jednom místě a dělají jednotlivé úkony.<sup>181</sup>

Největší změna se udála mezi lety 1910 a 1920. Roku 1909 byl zaveden do výroby model T, počet vyrobených kusů se zvyšoval, s tím klesala i cena vozidla. Problém nastal v odbytu, Ford si uvědomil, že musí být výroba jednoduchá, aby

---

<sup>181</sup> FARLEY, R.; DANZIGER, S.; HOLZER, H. J., c. d., s. 22–23.



pracovní síla nemusela procházet dlouhou a nákladnou kvalifikací. Došlo k zavedení hned dvou opatření, prvním bylo spuštění montážní linky roku 1913 a druhým vyhlášení úprav v odměňování pracovníků. V roce 1914 došlo k zavedení *Five Dollar Day*, v konečném důsledku se nejednalo pouze o zvýšení mzdy z 2,34 dolarů na 5 dolarů denně, ale i k redukci denní pracovní doby, ta se snížila z devíti hodin na osm.<sup>182</sup> Tato mzda ovšem náležela pouze mužům, ve Fordově automobilce našlo zaměstnání minimum žen. Ty nebyly považovány za hlavu rodiny, stále se počítalo s jejich brzkým sňatkem a následným životem v domácnosti. Pokud ženy pracovaly, tak se automaticky počítalo s tím, že jejich plat slouží jako peněžní výpomoc starým rodičům, či jako podpora jejich sourozenců.<sup>183</sup>

Ford si uvědomoval, že náklady na mzdy se tímto krokem velmi zvýší. Vznikl *Sociological Department*. Svým způsobem by se tato organizace dala označit za jakýsi sociální dohled nad dělníky ve *Ford Motor Company*. Oddělení zaměstnávalo inspektory, kteří dohlíželi na čistotu obydlí dělníků.<sup>184</sup> Ford své zaměstnance v letácích nabádal k důležitosti dodržování hygienických návyků, pravidelného odpočinku a celkové loajality ke společnosti. Mezi zakázané činnosti patřilo popíjení alkoholu a hraní hazardních her. Tento dohled považují za logický, vedení společnosti tím dávalo dělníkům jasný signál, že si mohou přijít na slušné peníze, ale za to musí dodržovat „pravidla hry“. Ford se tak snažil ochránit jen svou investici do lidského kapitálu, bránil tak rozmachu nemocí v koloniích dělníků a negativním jevům spojeným s výdělkem většího množství. Obě tyto případné komplikace by se projevíly v absenci pracovníků na směnách a následně by utrpěla společnost ztrátu v podobě nevyrobených vozidel. Důsledkem *Five Dollar Day* byla především změna v nové definici pracující třídy, Ford zajistil tímto zvýšením nejen přežití pracujících, ale i to, že pokud dělnické rodiny byly spořivé, nebyl problém vyšetřit peníze na zábavu. Druhý důsledek se projevil ve výrobě, díky většímu počtu pracovníků,

---

<sup>182</sup> RAFF, Daniel M. G.; SUMMERS, Lawrence H., *Did Henry Ford Pay Efficiency Wages?* In: *Journal of Labor Economic*, Vol. 5, No. 4, s. S69.

<sup>183</sup> LEWCHUK, Wayne A., *Men and Monotony: Fraternalism as a Managerial Strategy at The Ford Motor Company* in: *The Journal of Economic History*, Vol. 53, No. 4, 1993, s. 843.

<sup>184</sup> Tamtéž.

dokázala automobilka vyrábět vyšší počet vozidel modelu T a jeho cena klesla v roce 1914 na 500 dolarů, z původních 950 dolarů v roce 1909.<sup>185</sup>

Fordova automobilka byla také jedinou, která sama stavěla domy pro nově příchozí s možností jejich koupě na splátky. Velmi to připomíná dnešní hypoteční úvěry, s tím rozdílem, že tím, kdo nechal budovy postavit a následně je sám prodával, byl samotný investor, tedy Ford. Nejmenší dům stál 6 750 dolarů, pokud člověk tak řečeno složil 500 dolarů, byla měsíční splátka 75 dolarů, dokud nebyl celý objekt zaplacen. Čím vyšší byla první jednorázová splátka, tím nižší byly měsíční splátky. Úroky byly minimální, v řádu několika procent.<sup>186</sup>

Nejen Fordova zaměstnanecká politika přitahovala do Detroitu nové pracovní síly. Skupinou, která přišla na sever Spojených států z čistě ekonomických důvodů, byli Mexičané. První z nich začali přesídlovat do oblasti za prací v roce 1915, zaměstnání jim zprostředkovaly cukrovarnické společnosti, které potřebovaly dělníky na své řepné farmy. Samotní Mexičané považovali oblast Michiganu za velmi tolerantní a ideální pro výdělek peněz. Mnoho z nich mohlo srovnávat atmosféru v jednotlivých částech Spojených států, někteří dříve pracovali například v Texasu. Zde se mnoho z nich necítilo vítáno, jednalo se především o atmosféru malých měst, kde každý znal každého. Anonymní Detroit nově příchozím plně vyhovoval.<sup>187</sup>

V roce 1920 žilo podle censu v automobilovém městě na tři tisíce Mexičanů, postupně se vypracovali z podřadných prací až na práce plnohodnotné zaměstnance, především v automobilkách. Průkopníky v jejich zaměstnávání byly značky *Studebaker*, *Packard*, *Dodge* a *Ford*. Ten byl dokonce největším zaměstnavatelem lidí této národnosti na celém středozápadě Spojených států amerických. Ve dvacátých letech 20. století pracovalo v továrnách *Ford Motor Company* na čtyři tisíce Mexičanů.<sup>188</sup> Příliv nových pracovních sil ze země na jih od Spojených států

---

<sup>185</sup> PIETRYKOWSKI, Bruce, *Fordism at Ford: Spatial Decentralization and Labor Segmentation at The Ford Motor Company, 1920–1950*, in: *Economic Geography*, Vol. 71, No. 4, 1995, s. 386, BARKER, T. C., *The International History of Motor Transport* in: *Journal of Contemporary History*, Vol. 20, No. 1, 1985, s. 5.

<sup>186</sup> *The Dearborn Independent*, 6. 12. 1919, s. 8–9; *The Dearborn Independent*, 13. 12. 1919, s. 12.

<sup>187</sup> HUMPHREY, Norman D., *The Detroit Mexican Immigrant and Naturalization* in: *Social Forces*, Vol. 22, No. 3, 1944, s. 332.

<sup>188</sup> VARGAS, Zaragosa, *Life and Community in the „Wonderful City of the Magic Motor”: Mexican Immigrants in 1920s Detroit* in: *Michigan Historical Review*, Vol. 15, No. 1, 1989, s. 45.

amerických, přesně kopíroval ekonomické cykly, které se projevovaly ve výrobě nových vozidel. Proud migrantů neustával, pouze se oslaboval za hospodářských poklesů z let 1920 – 1921 například. V době velké hospodářské krize se v Detroitu nacházelo něco kolem 15 tisíc pracovníků z Mexika.<sup>189</sup> Mnoho z nich se usídlilo v blízkosti svých pracovních míst, odpadlo tak zdlouhavé dojíždění za prací jednalo se především o *Ford River Rouge*. Co se týče samotného města, tak zde se usídlili přímo ve středu, nahradili Iry v oblasti *Corktownu*. Zde už totiž z druhé generace irských migrantů nežil téměř nikdo. Irové se plně amerikanizovali a už neměli potřebu se sdružovat tak řečeno se svými. V určitém smyslu právě došlo k nahrazení Irů právě Mexičany. Jejich komunita se vyznačovala vysokou soudržností, pořádali oslavy jak svých svátků, tak významných dnů souvisejících s dějinami vztahů jejich domoviny se Spojenými státy americkými. Již roku 1920 se konal festival oslavující 72. výročí míru mezi Mexikem a federací.<sup>190</sup>

Důležitou institucí zřízenou městem, která měla napomáhat integraci, v tomto případě amerikanizaci, imigrantů do společnosti byla *Americanization Committee of the Detroit Board*. Její aktivita vzrostla především s Fordovým *Five Dollar Day*, začal se objevovat nový jev. Dřívější migranti se sami snažili, co nejrychleji začlenit do společnosti, výhodou irské menšiny byla angličtina. Problémy s jazykovou vybaveností se projevily, právě nejvíce u mexických pracovníků. Oni sami brali své přesídlení jako dočasné, pouze za prací a postrádali tak motivaci pro užší integraci. Nejen, že si uchovávali své zvyky z domovské země, jako byly různé výše zmiňované festivaly, ale snažily se i v domácnostech mluvit především španělsky. Právě na tento problém komise narážela při pokusu vůbec zjistit nějaké informace o menšinách ve městě, v 61 procentech případů se s nimi nedokázali pověření úředníci domluvit.<sup>191</sup> Konkrétně překážkou u mexických imigrantů bylo jejich celkové vzdělání, obvykle byli absolventy velmi rozšířených venkovských škol provozovaných katolickou církví s podporou oficiální vlády. Tento fakt si uvědomil i Henry Ford, po svém vlastním oddělení, které mělo dohlížet na nově přichozí dělníky, zřídil i vlastní

---

<sup>189</sup> VARGAS, Z., c. d., s. 50–51.

<sup>190</sup> HUMPHREY, Norman D., *The Integration of the Detroit Mexican Colony* in: *The American Journal of Economics and Sociology*, Vol. 3, No. 2, 1944, s. 157.

<sup>191</sup> BROPHY, Anne, „*The Committee.. Has Stood Out Against Corection*“: *The Reinvention of Detroit Americanization, 1915–1931* in: *Michigan Historical Review*, Vol. 29, No. 2, 2003, s. 3, s. 15,

program amerikanizace. Ze všech podobných programů se jednalo o nejambicióznější počín. Obsahoval 72 vyučovacích hodin, v nich se noví zaměstnanci učili jazyk, tedy angličtinu, ale i právo a dokonce i zvyklosti americké osobní hygieny. Mezi lety 1914 a 1917 se takto proškolilo 14 tisíc nových zaměstnanců.<sup>192</sup> Komise tomuto nemohla konkurovat, i když se snažila. Zavedla semestrální večerní školu, vždy před podzimním i jarním semestrem probíhala velká kampaň, především v tisku. Ovšem tyto snahy zůstaly, co se týče Mexičanů bez odezvy. Ale vyvolaly nevoli starší generace, mladí členové komunity stáli o začlenění a upřednostňovali vše americké, do večerních škol chodilo minimum dospělých. Soudržnost společnosti byla silnější, mnohdy se stávalo, že dokonce americké ženy, které se provdaly za mexického muže, přijaly jako jazyk, jímž se mluvilo v domácnosti, španělštinu.<sup>193</sup> Tyto problémy přetrvávaly po celé mnou zkoumané období.

Mexičané tvořili ovšem jen jednu skupinu z mnoha etnických, které do Detroitu přišly s rozmachem automobilového průmyslu. Nejednalo se už o případy, kdy lidé přicházeli do neznámého prostředí. Pokračovala vlna polských migrantů, ti se usazovali v části města zvané *Hamtramck*. Roku 1910 zde *Dodge Brothers* otevřeli novou továrnu na výrobu vozidel. Polská vlna tak ještě zesílila. Tato část města byla v meziválečném období jednoduše řečeno polská, v roce 1922 bylo celých 66 procent zdejších rezidentů polského původu.<sup>194</sup> Roku 1904 žilo v Detroitu 13 tisíc Poláků, v roce 1925 to bylo již celých 115 tisíc.<sup>195</sup> Jednalo se tak o nejrychleji rostoucí populaci imigrantů v Detroitu.<sup>196</sup>

### 3.2.1 AFROAMERIČANÉ

Pokud se podíváme na etnické složení Detroitu, které jsem do této chvíle přdestřela, zjistíme, že jedna skupina zde chybí. Její osud jsem se rozhodla vyložit

---

<sup>192</sup> BAK, Richard, *Detroit 1900–1930*, Charleston 1999, s. 52.

<sup>193</sup> HUMPHREY, Norman D., *The Education and Language of Detroit Mexicans* in: *The Journal of Education Sociology*, Vol. 17, No. 9, 1944, s. 534 – 538.

<sup>194</sup> WOODFORD, A. M., c. d., s. 186

<sup>195</sup> Tamtéž.

<sup>196</sup> MCNERGEY VINEYARD, J., *For Faith ...* c. d., s. 182, GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 101.

samostatně a v jedné podkapitole, dle mého názoru, není možné v tomto případě najít přesný časový údaj, kdy by došlo ke zlomu například v chápání samotné menšiny.

První data týkající se této problematiky jsou k dispozici od roku 1773, dle nich se v oblasti nacházelo celkem 93 otroků, kteří byli usídleni podél *Detroit River*. Roku 1782 se jejich dle mých pramenů nacházelo v oblasti 179.<sup>197</sup> V tomto období byl Detroit a přilehlé lokality pod jinou než americkou správou. Po odchodu Britů v roce 1796 máme již k dispozici data přesnější, dle mého soudu i věrohodnější. První zmínky o volných otrocích, kteří se mohli ve městě usadit a žít jako jeho obyvatelé, pocházejí z roku 1805.<sup>198</sup> Na tomto místě se sluší podotknout pro úplnou faktickou přesnost, že Michigan svou geografickou polohou na severu Spojených států amerických byl v podstatě předurčen k negativnímu postoji vůči otroctví. Pod správou nově vzniklého státu bylo roku 1830 v celém Michiganu 32 otroků.<sup>199</sup> Vznikly zde také dvě významné organizace mající za hlavní úkol boj s myšlenkou otroctví. První byla roku 1837 *Anti-Slavery Society* zaměřená na osvětu. Druhé uskupení mělo význam i do budoucna, *The Detroit Board Of Education* založená roku 1839 nebojovala přímo proti jižanskému způsobu chování k afroamerické menšině, ale věřila, že pokrok je ve vzdělání, a tak se rozhodla začít zřizovat školy pro „barevné“.<sup>200</sup>

Z výše napsaného je více než zřejmé, že otroctví nepatřilo k problémům, které by hýbaly Detroitem, natož celým Michiganem. Na datech týkajících se „vlastnění“ lidí není vidět demografický vývoj týkající se černošské menšiny. Na jihu obvykle znamenala příslušnost k této menšině automatickou „nálepku“ otroka. Na severu Spojených států jsou tyto dvě kategorie odděleny, Afroameričan, neznamená otrok.<sup>201</sup>

Během první poloviny 19. století se černošská komunita v Detroitu rozrůstala velmi pomalu. Je více než jisté, že někteří z nově příchozích utíkali z jihu Spojených

---

<sup>197</sup> LATZMAN MOON, Elaine, *Untold Tales, Unsung Heroes: An Oral History of Detroit's African American Community 1918–1967*, Detroit 1994, s. 23.

<sup>198</sup> Tamtéž.

<sup>199</sup> Tamtéž.

<sup>200</sup> Tamtéž.

<sup>201</sup> Více o rozdílnosti vnímání otroctví na severu a jihu Spojených států amerických je možné se dozvědět při sledování filmu *12 let v řetězech*, rok výroby 2013, jehož inspirací byl skutečný příběh příslušníka černošské menšiny.

států, i na tyto případy bylo pamatováno a roku 1827 došlo k přijetí zákona.<sup>202</sup> Jeho podstata spočívala v registraci Afroameričanů na základě evidenčních dokladů, pak mohl podepsat, že není zběhlým otrokem z jihu. V případě, že dotyčný nevlastnil tyto doklady, šel dále za kanadskou hranici. Registrovaní se po administrativních úkonech usazovali v městské aglomeraci. I toto je důkaz jiného přístupu lidí ze severu Spojených států amerických, pokud nebylo možné, aby se prchající jedinec bezpečně skryl, sloužil Detroit jako přestupní stanice za svobodou nacházející se za Velkými jezery. Je zcela evidentní, že místním lidem bylo jasné, o co se jedná, ale nikomu nestála nastavená situace za stížnost. Sám zákon o registracích nebyl dle všech pramenů striktně vymáhán.

**Tabulka č. 4 Afroameričané v Detroitu**

Rok	Počet	Podíl na populaci města
1820	67	4, 9%
1830	126	5, 6%
1840	193	2, 1%
1850	587	2, 8%
1860	1 402	3%
1870	2 235	2, 8%
1880	2 821	2, 4%
1890	3 431	1, 7%
1900	4 111	1, 4%
1910	5 741	1, 2%
1920	40 838	4, 1%
1930	120 066	7, 6%
1940	-	-
1950	300 506	16, 1%

Zdroj: GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 289; quickfacts.census.gov

---

<sup>202</sup> SMARDZ FROST, Carolyn, *I've Got a Home in Glory Land: A Lost Tale of the Underground Railroad*, New York 2007, s. 157; MULL, Carol E., *The Underground Railroad in Michigan*, Jefferson 2010, s. 14.

Jak vidíme z výše napsané tabulky, je zřejmé, že počet černošských obyvatel Detroitu se začal zvedat během občanské války a po ní, jak jsem zmiňovala již v první kapitole tohoto textu, Michigan do bojů proti unionistům vyslal celý regiment složený z Afroameričanů. S vyššími počty obyvatel této rasy vyvstala otázka, jaké mají možnosti obživy. Neobjevovali se na pozicích s technickým zaměřením, jako dělníci, v první vlně industrializace. V tomto období platí, že byli tito lidé zaměstnáni na pozicích, které nevyžadovaly vysokou kvalifikaci, a jednalo se o špatně placená pracovní místa. Jejich doménou se stalo zaměstnání v domácnostech „bílých obyvatel“. K tomuto rozšíření služebnictva došlo především na přelomu 19. a 20. století, pokračovalo až do třicátých let 20. století. První sluhové začali obsluhovat své zaměstnavatele kolem roku 1850. Díky sčítání obyvatel jedenkrát za 10 let máme podrobná data. Roku 1860 sloužilo v domech vlastněných bělochy 74 Afroameričanů, 1870 jich bylo 116 a v roce 1880 169.<sup>203</sup> Pokud se podíváme na to, jak vypadal typický sluha konce 19. století, dojdeme k závěrům, že se jednalo především o ženy ve věkovém rozmezí 15 až 19 let. Na počátku 20. století se podíl černošských žen sloužících v domech zvýšil až na 40 procent ze všech sloužících, tohoto vrcholu bylo dosaženo roku 1920. Osmdesátá léta 19. století přinesla změnu, jednalo se o vnímání samotné práce, kterou Afroameričané vykonávali. Pokud nesloužili jako sluhové či portýři věnovali se službám. Zásadní přelom nastal, když se mezi jejich klienty začali řadit sami lidé z černošské komunity. Dokazuje to rozmach, jehož oni sami dosáhli, zjednodušeně řečeno, někteří z nich byli tak bohatí, že si mohli dovolit chovat se konzumně stejně jako jejich kolegové patřící k bělošské většině.<sup>204</sup>

Velkým předělem pro velikost afroamerické komunity se stalo zavedení pásové výroby a příliv imigrantů do Detroitu, respektive Spojených států amerických. Zvýšenou poptávku po automobilech bylo nutné uspokojit nárůstem výroby, navíc migraci za prací podpořil i Ford zvýšením mzdy. Tato nová pracovní místa byla pokrývána příchodem přistěhovalců do oblasti. Ke změně došlo v souvislosti s první světovou válkou, Spojené státy americké „přivřely“ dveře imigrantům z Evropy. Neznamenalo to úplné zastavení, ale počty přichozích už nedokázaly pokrývat

---

<sup>203</sup> LEASHORE, Bogart R., *Black Female Workers: Live-In Domestic in Detroit, Michigan, 1860–1880* in: *Phylon*, Vol. 45, No. 2, 1984, s. 111–115.

<sup>204</sup> FARLEY, R.; DANZIGER, S.; HOLZER, H. J., c. d., s. 21 WOODFORD, A. M., c. d., s. 87.

potřeby průmyslu. Právě tehdy dostali svou šanci Afroameričané. Průkopníkem v jejich zaměstnávání se stal Henry Ford. Jeho filozofie byla jednoduchá, v podstatě mu bylo jedno, kdo pro něj pracuje, musel jen dodržovat „jeho“ pravidla hry. O malé revoluci svědčí i fakt, že v roce 1916, v celé *Ford Motor Company* pracovalo jen 50 Afroameričanů ze všech zaměstnanců, už tehdy jich bylo na tisíce.<sup>205</sup> Jakmile se rozšířilo, že Ford dává příležitost i této menšině, začali do města přijíždět převážně potomci první generace černošského obyvatelstva z jihu Spojených států amerických, kteří již vyrostli ve svobodě. Během tří měsíců roku 1917 situace eskalovala. Během května, června a července přijelo každý měsíc do Detroitu tisíc Afroameričanů za prací.<sup>206</sup>

V tuto chvíli se došlo k protnutí dvou důležitých faktorů, které vytvořily celek. Tím prvním se stala potřeba nových pracovníků, protože jak jsem se již zmiňovala, došlo k omezení migrace z Evropy. Druhým podstatným faktem zůstává, že stále pořád probíhala vlna odchodů Afroameričanů z jižních států. Sice se již nejednalo o otroky, ale o jejich potomky. Ti stejně jako ostatní hledali obživu a Detroit pro ně představoval jedinečnou příležitost.<sup>207</sup>

Takovýto přísun nových lidí vyvolal ve městě i změny týkající se bydlení. Irové a Poláci vytvářeli své oblasti nejen z důvodů svého původu, ale spojovalo je především, mnohdy až fanatické, vyznávání katolicismu. U Afroameričanů byla pojítkem především jejich rasová příslušnost. Existovala zde, dalo by se říci, autocenzura při výběru oblasti pro bydlení. Roku 1917 se v Detroitu nacházelo 6 různých oblastí, kde se černošská menšina usídlovala. Nárůst černošského obyvatelstva byl enormní, v roce 1920 proběhlo sčítání a přineslo nový rekord, ve městě žilo 40 838 Afroameričanů.<sup>208</sup> Místo několika oblastí, kde se komunita usídlila, došlo ke sjednocení do větších městských čtvrtí. Hned několik developerů si uvědomilo ekonomický potenciál, jaký skýtala nejrychleji rostoucí skupina obyvatel.

---

<sup>205</sup> FARLEY, R.; DANZIGER, S.; HOLZER, H. J., c. d., s. 53.

<sup>206</sup> LATZMAN MOON, E., c. d., s. 24, LEWIS-COLEMAN, David M., *Race Against Liberalism: Black Workers and the UAW in Detroit*, Chicago 2008, s. 5.

<sup>207</sup> Viz literatura k tomuto tématu obecně: HUNT, William Chamberlin; WILLCOX, Francis; BURGHARDT DU BOIS, Edward, *Negroes in the United States*, Washington 1904; LITWACK, Leon F., *North of Slavery: The Negro in the Free States*, Chicago 1961; WOODSON, Carter G., *Negro Makers of History*; BRAWLEY, Benjamin G., *A Social History of the American Negro*, New York 2005.

<sup>208</sup> GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 289.



Henry Stevens<sup>209</sup> se začal věnovat výstavbě a prodeji levných bytů v oblasti *Eight Miles Roads*. Dokud si Afroameričané našetřili dostatečný obnos na koupi bytu, žili ve stanech, roku 1926 se v této oblasti nacházelo 4 tisíce lidí z komunity. Trošku jiná situace byla v Deabornu, v blízkosti Fordovy továrny, ten nechal zkonstruovat malé domky pro své černošské zaměstnance, výstavba začala rokem 1921.<sup>210</sup>

Mezi válečná doba probíhala, co se týče Afroameričanů, v Detroitu ve znamení jejich vzestupu. Ford jim dával pracovní místa na stejné úrovni jako lidem z jiných menšin. V tomto období zaměstnával celou polovinu ze všech afroamerických zaměstnanců v automobilovém průmyslu jako celku na území Spojených stát amerických.<sup>211</sup> Přičemž celostátní průměr zaměstnanosti černošské menšiny byl sedm procent, v Detroitu 14 procent. Například lidé ze společnosti Packard dokonce tvrdili, že jsou lepšími zaměstnanci než evropští migranti. Roku 1926 se počet zaměstnaných Afroameričanů ve *Ford Motor Company* vyšplhal na kulatých 10 tisíc, druhý v pořadí byl jako zaměstnavatel *Dodge*, ten dával práci 850 černošským zaměstnancům!<sup>212</sup>

I přes nesporné úspěchy v oblasti pracovní docházelo k excesům souvisejícím s rasou, na druhou stranu si ovšem představení města začali uvědomovat, že černošská menšina je také skupina jejich potenciálních voličů. Rok 1923 přinesl obě tyto situace. Frank Murphy kandidoval na soudce v Detroitu. A jako první si uvědomil, že musí pro úspěch svého plánu oslovit Afroameričany. To se mu povedlo a byl zvolen, na rozdíl od jiných politiků si tuto pomoc pamatoval a nikdy na ni nezapomněl, ani v pozdějších letech, kdy byl starostou a guvernérem.<sup>213</sup> Hlavním odpůrcem integrace Afroameričanů do společnosti byla samozřejmě nechvalně proslulá organizace s názvem Ku Klux klan, ta se nevyhnula ani Detroitu, i když její hlavní působiště se nacházelo na jihu Spojených států amerických.<sup>214</sup> Roku 1923

---

<sup>209</sup> Henry Stevens, americký podnikatel.

<sup>210</sup> TOMPKINS BATES, Beth, *The Making of Black Detroit in the Age of Henry Ford*, Chapel Hill 2012, s. 95, FARLEY, R.; DANZIGER, S.; HOLZER, H. J., c. d., s. 146.

<sup>211</sup> MEIER, August; RUDWICK, Elliot, *Black Detroit and the Rise of the UAW*, Ann Arbor 1979, s. 5–6.

<sup>212</sup> SEGAL, H. P., c. d., s. 46.

<sup>213</sup> TOMPKINS BATES, B., c. d., s. 7.

<sup>214</sup> Viz literatura k tématu Ku Klux Klanu obecně: BULLARD, Sara, *The Ku Klux Klan: A History of Racism and Violence*, Montgomery 1997; CHALMERS, David M., *Hooded Americanism: The History of the Ku Klux Klan*, Durham 1987; WADE, Wyn Craig, *The Fiery Cross: The Ku Klux Klan in America*; TURNER, John J., *The Ku Klux Klan, a history of racism and violence*, 1986.

počet jejích členů ve městě dosáhl čísla jeden tisíc, ze všech obyvatel se nejedná o vysoké číslo. Problémem se staly projevy rasismu a nenávisti, které dávali členové veřejně na odiv. Za všechny lze zmínit jejich zvyk zapalovat kříže, přesně toto se stalo, dokonce před veřejnými budovami jako byla *City Hall*. Nejednalo se vyloženě o nepokoje, ale semínko rasismu.<sup>215</sup>

Drtivá většina Afroameričanů v Detroitu snila o jediném, dostat se ze čtvrti zvané *Black Bottom*, Jednalo se o městečko ve velkém městě s vlastními pravidly. Nežila tu jen černošská menšina, ale převažovala. Pole působnosti zde byla rozdělená, například Afroameričané provozovali malé stánky s občerstvením, naproti tomu Číňané provozovali prádelny. Pro mnohé nově příchozí byl život zde jedinou variantou, na toto vzpomínal ve svém životním příběhu jeden z tehdejších obyvatel. James E. Cummings popsal, jak jeho rodině pomohla *Urban League*, organizace pomáhající nově příchozím za prací. Cummingsovi patřili mezi početnou rodinu a bylo pro ně důležité zůstat spolu, jedinou variantou bydlení, která připadala v úvahu bylo ubytování v *Black Bottom*. Ale i zde se najde pozitivní příklad, tím se stal doktor Ossian Sweet,<sup>216</sup> jednalo se vůbec o prvního černošského doktora, který měl zaměstnání v městské nemocnici. Sám vyrůstal ve zmiňované čtvrti a jeho snem bylo se z ní odstěhovat a žít jako plnohodnotný občan společnosti. Svou prací si našetřil peníze na koupi domu v typicky bělošské čtvrti, *Garland a Charlevoix*. I když byl svými přáteli upozorňován, že mohou nastat problémy, neustoupil. Sousedům se jeho přítomnost po nastěhování nelíbila až do té míry, že začali protestovat před jeho domem. V září 1925 situace vygradovala až ve střelbu, ze strany lidí přítomných v domě. Po incidentu zůstal jeden z protestujících zraněný a jeden mrtvý. Výsledkem bylo Ossianovo zatčení, spolu s ním na polici putovalo i zhruba 10 dalších osob, které mu pomáhali s obranou domu. Po všech peripetiích byl doktor osvobozen, ovšem někteří jeho spoluobránci byli odsouzeni, ale rozdíl proti první instanci byl znatelný.<sup>217</sup> Tam byl případ kvalifikován jako vražda. Soudcem byl Frank Murphy. I když se jednalo o soudce, kterému do křesla pomohli hlasy černošské menšiny, a byl vyhlášeným liberálem v Detroitu, domnívám se, že v tuto chvíli pro něj bylo

---

<sup>215</sup> LATZMAN MOON, E., c. d., s. 25.

<sup>216</sup> Ossian Sweet, americký lékař a občanský aktivista, narozen 30. října 1895, zemřel 20. března 1960.

<sup>217</sup> WIDICK, B. J., Detroit: *City of Race and Class Violence*, Detroit, 1989, s. 10–22.

důležitější, že přeci jen bělošské obyvatelstvo bylo ve většině a veřejné mínění je pro volené funkce tím nejdůležitějším ukazatelem popularity. Svůj názor zveřejnil také starosta Detroitu John W. Smith,<sup>218</sup> ten napsal otevřený dopis policejnímu komisaři Franku Croulovi. V dopise byl vedoucí ozbrojené složky upozorněn, že je jeho povinností chránit všechny občany Detroitu bez rozdílu rasy. Starosta viděl hlavní příčinu v myšlenkách Ku Klux Klanu, sám pak poukázal na to, že ve městě se snaží Afroameričanům vyjít vstříc a že někteří z nich jsou dokonce členy hasičských jednotek. Jednalo se o krok, který měl uklidnit situaci, což se myslím povedlo. Představitel města, dal jasně najevo, na čí straně stojí. Afroameričané čas od času zažívali vyhrožování a nadávky i nadále, Sidney Bartwell, absolvent *Wayne University Pharmacy School* si v roce 1933 otevřel krámk. I on zažil anonymní výhrůžky.<sup>219</sup>

černošská menšina se v Detroitu nezmenšila ani za krizových let, dokonce jejich počet ještě vzrostl. Bylo to logické, mnoho z nich zde zapustilo kořeny a neměli kam se vracet. I ve třicátých letech 20. století se našly pozitivní příklady, kam až to mohou podceňování lidí „dotáhnout“. I když z asi 6 tisíc učitelů jich jen 40 bylo Afroameričanů a to navíc jen na školách pro tak řečeno „barevné“ žáky. Ale roku 1934 začal na vyšším stupni školy, tedy školy pro „bělochy“ učit první učitel černošského původu. Nejen on se osvědčil jako spolehlivý pracovník. I Ford byl se svými zaměstnanci spokojen, roku 1940 zaměstnávala *Ford Motor Company* na 85 tisíc lidí, z nich bylo 17 653 Afroameričanů, což činí necelých 21 %.<sup>220</sup> Přesně tímto se pomalu dařilo prolamovat stereotypy, kdy si velcí industrialisté mysleli, že lidé černošského původu dokáží vykonávat jen málo kvalifikované práce jako portýři či číšníci a že nejsou schopni udržet si disciplínu. Bohužel data z censu roku 1940 nemám k dispozici, ale pokud se podíváme na výsledky dalšího možného sčítání, tak roku 1950 žilo v Detroitu 300 tisíc Afroameričanů.<sup>221</sup> Jednalo se o podíl šestnácti %. Myslím si, že pokud zde mám nějakým způsobem uzavřít problém Afroameričanů

---

<sup>218</sup> John W. Smith, americký komunální politik, narozen 12. dubna 1882, zemřel 17. června 1942.

<sup>219</sup> LATZMAN MOON, E., c. d., s. 85, WIDICK, B. J. c. d., s. 5–7.; DETROIT FREE PRESS, *Dr. Ossian Sweet Defends His Home* in: WOOD HENRICKSON, W., c. d., s. 315–317; SMITH, John W., *Mayor John Smith Accuses The Ku Klux Klan* in: WOOD HENRICKSON, Wilma, c. d., s. 318–321.

<sup>220</sup> LEWIS–COLEMAN, David M., c. d., s. 5.

<sup>221</sup> GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 289.

v Detroitu, musím zmínit i fakt, že po druhé světové válce se výrazně začal měnit poměr mezi černošským a bělošským obyvatelstvem. Prvním sčítáním, kde převažovali Afroameričané, byl rok 1980, jejich podíl dosahoval 63 %. Roku 2000 dokonce 81,6 %. <sup>222</sup>

Detroit se stal jedním z hospodářských center Spojených států amerických. Díky koncentraci automobilového průmyslu se mu začalo postupně přezdívat mototown. Kapitola je věnována vývoji počtu obyvatelstva, jasně jsem dokázala, že tento vývoj souvisí i s vývojem celých spojených států. Především, co se týče ekonomických výkyvů.

Demografický vývoj Detroitu byl za dobu jeho existence velice překotný, hlavním důvodem se staly především dvě vlny industrializace. Tou první bylo otevření Erijského kanálu, který oblast Michiganu zapojil do ekonomických vztahů. Byl možný pohyb nejen osob, ale i kapitálu a především zboží. Tento fakt byl zesílen obecným trendem, stavbami železniční sítě po celých Spojených státech amerických. Druhá vlna technického pokroku se zrodila na přelomu 19. a 20. století a hnacím motorem byl automobilismus. Právě tento vývoj přispěl k tomu, že se během jednoho století vypracoval Detroit mezi největší města Spojených států amerických. Roku 1830 byl 35. v pořadí, kdy kritériem byl počet obyvatel, roku 1930 už byl čtvrtým nejlidnatějším. A na konci 20. století uzavíral první desítku. Za největší změnu nepovažuji to, jak do nové průmyslové aglomerace přijížděli přistěhovalci z Evropy. Tento jev se dal během 19. století pozorovat i na jiných místech Spojených států amerických. Hlavní změna, která nastala, trvá do dnes a možná, tedy aspoň já jsem o tom přesvědčená, zapříčinila pád kdysi velkého a slavného mototown. Tou hlavní změnou byl příchod černošského obyvatelstva, když přicházeli, tak jedinou jejich motivací byla práce, ve městě u Velkých jezer jí bylo pro ně dost. Za druhé světové války pomohli i oni vytvořit arzenál demokracie, jenže s postupně upadající výrobou automobilů se začal Detroit vyliďňovat. Bohatí lidé se radši stěhovali jinam.

---

<sup>222</sup> FARLEY, R.; DANZIGER, S.; HOLZER, H. J., c. d., s. 83; HALPERN, Martin, „*I am Fighting For Freedom*“: Coleman Young, HUAC, and the Detroit African American Community in: *Journal Of American Ethnic History*, Vol. 17, No. 1, 1997, s. 19, SHOCKLEY, Megan Taylor, *Working for Democracy: Working-Class African-American Women, Citizenship, and Civil Rights in Detroit, 1940–1954* in: *Michigan Historical Review*, Vol. 29, No. 2, s. 125.

Z afroamerické menšiny se během osmdesáti let stala většina. Lidé se začali bát a Detroit, tak ztratil své postavení a kapitál. Tento vývoj vedl ke krachu města a domnívám se, že i ke krachu městské společnosti jako celku. Ovšem tento problém by sám o sobě vydal na další složitou studii.<sup>223</sup>

---

<sup>223</sup> GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 289.

## 4. DĚLNÍCI

Hospodářský vývoj Detroitu je neodmyslitelně spjat s automobilismem, respektive výrobou vozidel. Tento fenomén, se začal utvářet na počátku 20. století, blíže jsem vývoj tohoto odvětví nastínila v druhé kapitole této práce. Nynější kapitola bude věnována především lidem, kteří sehráli v historii Detroitu klíčovou roli. Vyložím nejen stručný hospodářský vývoj, ve smyslu, jak se vyvíjelo město v této oblasti, ale především se pokusím nastínit, jaká byla situace pracovníků a jaké byli jejich každodenní starosti. Problémem především na přelomu 19. a 20. století byla práce žen. Nedílnou součástí je především odborová organizovanost, ta souvisí se stávkami a vymáháním vyšších platů a jednáními s představiteli byznysu. Nejtvrdší ranou pro Detroit se stala velká hospodářská krize, především propad spotřeby obyvatelstva, kdy se výroba nových automobilů rapidně snížila. Lidé nebyli schopni uživit sami své rodiny, o koupi vozidla si tak mohli jen nechat zdát. Jednalo se o bludný kruh, který neměl řešení. S klesající spotřebou se v oblasti rozšiřovaly řady propuštěných dělníků. Osobně se domnívám, že městu prospěla až válečná výroba, přeorientování se na dodávky pro armádu nahradilo produkci vozidel. Vstup Spojených států do druhé světové války pozvedl průmysl a vrátil nezaměstnaným práci a položil základ pro následná úspěšná padesátá léta 20. století, kdy nastal hlad po automobilech, která za války nebyla vůbec vyráběna.

Pokud mám zhodnotit období před první vlnou industrializace, tak se jednalo převážně o zemědělskou oblast s minimálním počtem lidí. Důležitým faktorem pro rozvoj oblasti se stal již zmiňovaný Erijský kanál a zvyšující se migrace, jak vnitřní tak vnější. Zlom nastal v ekonomice města kolem roku 1870, kdy mělo charakter komerčního města a jednou z nejdůležitějších rolí, byl transportní uzel. Díky blízkosti kanadské hranice, ideální poloze u Velkých jezer a centru zatím převážně farmářského státu, nebyl Detroit industriální velmocí. Pouze jedna pětina pracovníků měla zaměstnání v oblasti průmyslu.<sup>224</sup> Drtivá většina obyvatelstva byla zaměstnána v oboru služeb, jednalo se především o výrobu oblečení, doutníků, kočárů a začínající

---

<sup>224</sup>OESTREICHER, Richard Jules, *Solidarity and Fragmentation: Working People and Class Consciousness in Detroit, 1875–1900*, Chicago 1989, s. 5.

rozvoj výroby osobních železničních vagonů. V této době existovaly pouze dvě továrny, které by se daly nazvat velkozaměstnavateli, ale i ty dávaly práci každá zhruba sedmi stovkám lidí.<sup>225</sup>

Situace se začala měnit právě s rokem 1870, do roku 1900 rostl Detroit ekonomicky stejným tempem jako ostatní pomalu se rodící průmyslové aglomerace, jako bylo například Chicago či Pittsburgh. Kolem roku 1880 zatím nedocházelo k plnému využití přírodních zdrojů, které Michigan nabízel, nebylo dostatečně využíváno železo, uhlí ani dřevo z místních rozsáhlých lesů.<sup>226</sup> Tato situace se začala postupně měnit, v následujících třiceti letech se objevilo hned několik společností, které by se daly nazvat velkými. Jednalo se o podnik budoucího starosty Pingreeho, který spolu se svým společníkem Charlesem H. Smithem<sup>227</sup> založil obuvnickou továrnu roku 1866, v roce 1890 zaměstnávali 700 pracovníků. Dalšími statečnými muži byli Samuel P. Duffield,<sup>228</sup> Hervey C. Parke<sup>229</sup> a George S. Davis,<sup>230</sup> v roce 1867 založili farmaceutickou společnost, do roku 1896 zaměstnávali na 1 200 lidí. Lehkému průmyslu se věnovala firma *Michigan Stove Company*, založená roku 1871 a již na konci 80. let 19. století měla na 1 500 zaměstnanců.<sup>231</sup> Z výše napsaného je jasné, že hospodářství města bylo kolem roku 1890 velmi různorodé. Nejednalo se o jeden unifikovaný obor, který by dával zaměstnání širokému okolí. Jednalo se o malé výrobní závody produkující výrobky lehkého průmyslu, doutníky, farmaceutické výrobky a v omezené míře také lodě. Tento fakt přičítám zatím neúplnému využití přírodních zdrojů a kapitálové náročnosti, kterou se loďařství vyznačuje.<sup>232</sup>

Na počátku devadesátých let 19. století proběhla jedna z hospodářských recesí, roku 1892 některé továrny vyráběly pouze necelých 37 kalendářních týdnů, dorazila tak recese.<sup>233</sup> Výsledkem bylo zapojení všech členů rodiny do pracovního života, jednalo se o logický krok. Už nestačilo, aby pracovala jen hlava rodiny, muž, ale

---

<sup>225</sup> ZUNZ, O., c. d., s. 17,

<sup>226</sup> Tamtéž, s. 16.

<sup>227</sup> Charles H. Smith, americký podnikatel a obchodník.

<sup>228</sup> Samuel P. Duffield, americký lékař.

<sup>229</sup> Hervey C. Parke, americký odchodník.

<sup>230</sup> George S. Davis, americký obchodník.

<sup>231</sup> OESTREICHER, R. J., c. d., s. 3–4.

<sup>232</sup> SMITH, Mike, "Let's Make Detroit a Union Town": *The History of Labor and the Working Class in the Motor City* in: *Michigan Historical Review*, Vol. 27, No. 2, 2001, s. 157.

<sup>233</sup> OESTREICHER, R. J., c. d., s. 8.

musely se postupně zapojit i ženy a dokonce i děti. Ale ani před tímto obdobím nepatřila dětská práce k ničemu výjimečnému, roku 1880 pracovalo 70 % chlapců a 57 % děvčat ve věkové skupině 10 až 15 let. Byl zde také rozdíl ve výdělcích, chlapci si mohli vydělat až 3,3 dolaru týdně, kdežto dívky dosahovaly maximálního výdělku 2, 62 dolaru týdně. Oproti dospělým zaměstnancům byly výdělky dětí velmi malé, roku 1884 byla nejpočetnější skupina dospělých, jejichž denní mzda se pohybovala mezi 1, 05 dolaru až 1, 5 dolaru, při statistickém šetření tento výdělek uvedlo 44, 86 % pracujících.<sup>234</sup> O 12 let později došlo k posunu začátku pracovního života mladistvých, již se nejednalo statisticky o děti, roku 1892 začínali dospívající pracovat mezi 14. a 16. rokem života. Pokud se podíváme na velikost jednotlivých továren, tak těmi nejpočetnějšími v roce 1896 byly ty nejmenší. Plných 793 výroben uvádělo do statistik počet zaměstnanců do 99. Ve skupině zaměstnávajících 100 až 499 najdeme 61 továren, těch největších, se zaměstnanci nad 500 lidí, bylo v Detroitu pouze osm. Tři patřící do této skupiny, jsem vyjmenovala výše.<sup>235</sup>

Rozvoj po hospodářské depresi přilákal do Detroitu také obyvatelé Michiganu hospodařících na svých malých farmách a žijících v malých městech. Díky rozdílnosti výrobních oborů mohla ekonomika nabídnout zaměstnání i ženám, průkopníkem v tomto ohledu byl farmaceutický a tabákový průmysl. Roku 1896 zaměstnávala výroba doutníků až 25 % pracujících žen, jednalo se o nejhůře placená pracovní místa.<sup>236</sup> Spíše než stálá zaměstnání, mnoho žen volilo takzvanou *day work*. Jednalo se o přivýdělek do rodinného rozpočtu. Šlo především o výpomoc v bohatších domácnostech, ženy se pak uplatňovaly jako uklízečky, švadleny a pradelny. Tuto formu volily matky velkých rodin a vdané ženy. Toto pracovní zařazení šlo skrze rasy, národnostní příslušnost i náboženství. Pro majitele větších domů se jednalo o velmi oblíbenou výpomoc v domácnosti, v roce 1880 jich tyto služby využívalo 12 procent.<sup>237</sup> Takovýto typ pracovního poměru nebyl statisticky započítáván při sčítání jako plnohodnotné zaměstnání. Celkově se dá říci, že právě možnost výdělku či přivýdělku ženy byla klíčovou ve chvílích hospodářských recesí a

---

<sup>234</sup> OESTREICHER, R. J., c. d., s. 9.

<sup>235</sup> Tamtéž, s. 6.

<sup>236</sup> CIANI, Kyle, E., *Hidden Labores: Female Day Workers in Detroit, 1870–1920* in: *The Journal of the Gilded Age and Progressive Era*, Vol. 4, No. 1, 2005, s. 37.

<sup>237</sup> Tamtéž, s. 31.



depresí. Majitelé výrobních závodů při nedostatku práce prostě jen oznámili, že není práce a muži jsou propuštěni. Mnozí z nich tento postup ze strany vlastníků zažívali opakovaně a mnozí z nich svůj žal utápěli v alkoholu. Domnívám se, že se jednalo o velmi psychicky náročnou situaci, v podstatě se jednalo jen o využívání lidí jako pracujících jednotek bez nějakého sociálního a solidárního aspektu. Stále častěji si pak ženy nacházely stálá zaměstnání, především po vzestupu výroby automobilů se jednalo o celkem přijatelnou alternativu k domácí výpomoci.<sup>238</sup>

Počátek industriálního rozvoje přinesl i pomalé rozdělování města podle tříd. Utvořila se vrstva majitelů společností a firem, s tím souvisí i vrstva profesionálních bílých límečků. Tito lidé, kteří měli řízení jednotlivých výrobních továren na starosti. Nejpočetnější část obyvatelstva bychom mohli definovat jako pracující třídu. Na konci devadesátých let 19. století tvořila necelých 73 % a početně dosáhla stavu 53 191 lidí.<sup>239</sup> Podskupinou řadící se pod pracující třídu jsou i zaměstnání v průmyslu, těch bylo v roce 1900 zatím pouze 16 %.<sup>240</sup>

Konec 19. století a vzestup pracující třídy přinesl i nové zvyklosti do města. Jednou z nich byla i oslava Svátku práce. První veřejná organizovaná sláva se konala již roku 1886, kdy se jí zúčastnilo na 11 tisíc lidí.<sup>241</sup> Od roku 1894 se jednalo o oficiálně uznaný den, v němž měli pracující volno. Rokem 1896 začala tradice, kdy městem chodil, v pozdějších letech spíše jel, průvod. Princip byl jednoduchý, společnosti podílející se na veřejné přehlídce vyslaly své alegorické vozy, které vyzdobili jejich zaměstnanci. V Detroitu byl tento den vnímán ne jako den volna, ale jako dík zaměstnancům a jejich pracovnímu výkonu.

Detroit tak na přelomu 19. a 20. století stál na prahu vzniku velkých společností zaměřujících se na výrobu vozidel, největší revolucí se tak ve směřování hospodářství stal rok 1908, kdy vznikla *Ford Motor Company a General Motors*. Začaly se plně využívat zdroje a svět byl připraven na příliv vzrůstající popularity automobilismu. Rok 1908 změnil do dalších let i po pracovní návyky, jak u zaměstnanců, tak zaměstnavatelů. S nárůstem výroby a vyšším počtem pracovníků nastaly i logistické

---

<sup>238</sup> FEATHERSTONE, T.; SMITH, M., s. 18; CIANI, K. E., c. d., s. 23–25.

<sup>239</sup> OESTREICHER, R. J., c. d., s. 7.

<sup>240</sup> CIANI, K. E., c. d., s. 28.

<sup>241</sup> FEATHERSTONE, T.; SMITH, M., c. d., s. 23.

problémy, které ještě zesílily při spuštění velkovýroby vozidel. V Detroitu byla v devadesátých letech 19. století zřízena veřejná tramvajová doprava. Co se týče pracovníků, tak proměna proběhla nejen v počtu, ale v jejich národnostním složení. Dříve se jednalo hlavně o Američany ze Středozápadu mající britské či německé kořeny.<sup>242</sup> Změna u zaměstnavatelů nastala v unifikaci a menší náročnosti na odborný personál, dělníci se přesunuli z vysoce kvalifikovaných pozic na místa, na která nebylo potřeba dlouhé proškolení. I tato změna přilákala do oblasti Michiganu čím dál více lidí, kteří se stěhovali za vyššími výdělky. Nejednalo se o překvapivý důsledek hospodářského rozmachu, migrace do oblasti Velkých jezer probíhala z východního pobřeží Spojených států již od sedmdesátých let 19. století, vrcholu dosáhla ve dvacátých letech 20. století. Vnitřní migrace se tak za 50 let změnila z vnitřní převážně na vnější, sám Ford v roce 1914 *The New York Times* řekl, že téměř 71 % jeho pracovníků jsou imigranti, největší národnostní skupinou, kterou zaměstnával, byli Poláci.<sup>243</sup>

#### 4. 1 ODBOROVÁ ORGANIZOVANOST

Na přelomu 19. a 20. století tedy došlo k vytvoření nové sociální třídy, která je nazývána jako třída pracujících. Ta byla základem pro další rozrůstání výroby v oblasti Detroitu, stala se základnou, z které pocházely pracovní síly. Jednalo se o nejpočetnější vrstvu obyvatel, příslušnost k tomuto typu lidí nebyla určována rasou, náboženstvím či národností, ale pouze zaměstnáním člověka. Není proto překvapením, že začalo docházet ke snaze prosadit své vlastní požadavky na zaměstnavatele a majitele továren. Obvykle se samozřejmě vznesené námitky týkaly pracovních záležitostí. V podstatě se jednalo o taková kolektivní vyjednávání. Nejdůležitější věcí při zastupování zaměstnanců je, byla a bude jejich jednota v požadavcích. Proto se, již na konci 19. století začala formovat odborová hnutí. Americká struktura odborů je díky federativnímu uspořádání Spojených států mimořádně komplikovaná, proto považují za vhodné při pojednání o Detroitu zmiňovat jen organizace, které se přímo zapojovaly do dění v průmyslových odvětvích.

---

<sup>242</sup> PETERSON, Joyce Shaw, *American Automobile Workers 1900–1933*, New York 1987, s. 9–16.

<sup>243</sup> ZUNZ, O., c. d., s. 1; FEATHERSTONE, T.; SMITH, M., c. d., s. 19.

Pokud si to situace bude vyžadovat, dojde i na zmínky o celostátních zastřešujících organizacích.

Průkopnicí v oblasti zájmových skupin zaměstnanců byla *The Detroit Federation of Labor*, ve Spojených státech známá pod zkratkou DFL. Vznikla v době, kdy se Detroit ekonomicky rozmáhal, a do čela města se dostávali lidé, kteří ve svém životě již něco dokázali a patřili k představitelům města. Tyto příklady jsem uváděla v kapitole zabývající se stručnou historií Detroitu jako celku. Přínos DFL byl už v jejím vzniku, poprvé došlo ke spojení více organizací do jedné. V tomto období byla ekonomika oblasti diverzifikovaná, zatím nebyla orientována na jedno odvětví hospodářství. Bylo tak zcela běžné, že každá větší továrna si zakládala své malé odbory, i když se domnívám, že se jednalo spíše o vyjednávací skupiny, jejichž představitelé jednali jménem zaměstnanců s nadřízenými. Za rok vzniku můžeme u této organizace považovat rok 1880, kdy došlo ke spojení devíti jednotných svazů, organizací či skupin pod křídla *The Detroit Council of Trade and Labor Unions*.<sup>244</sup> Vznik takto silné zájmové skupiny neznamenal konec těch ostatních menších, vedle ní existovala, například *German Central Labor Union*, která zastřešovala především zaměstnance německého původu. Pokud se podíváme na počet členů nově vzniklé organizace, tak nejvyššího počtu členů bylo dosaženo roku 1886, to dosáhl čísla 13 tisíc, během devadesátých let 19. století ovšem klesal až na minimum 8 100 členů. Nového rekordu bylo dosaženo roku 1904, kdy byl počet členů 13 794.<sup>245</sup> Do fungování a struktury uskupení nezasahovali jen sami členové, ale i zaměstnavatelé. Z jejich popudu došlo k reorganizaci a působení pod novým názvem, roku 1902 tak vznikla *The Employers Association of Detroit*. Teprve z této skupiny se utvořila DFL, a to roku 1905. Jednalo se o důležitý krok, protože nové uskupení integrovalo do svých řad i konkurující organizace. Od této chvíle se tak dá mluvit o jednotných odborech, i když ne v pojetí jak je chápeme dnes.<sup>246</sup>

Přeskupení organizace a vznik jedné jednotné bylo logickým krokem. Měla tak při vyjednávání se zaměstnavateli větší sílu, protože zastupovala více pracujících.

---

<sup>244</sup> DEMATTEO, Arthur E., *Organized Labor Versus the Mayor: The Detroit Federation of Labor and the Revised City* in: Michigan Historical Review, Vol. 21, No. 2, 1995, s. 72.

<sup>245</sup> Tamtéž, s. 72.

<sup>246</sup> Tamtéž, s. 72.

Tato situace nastala při vyjednáváních o nových standardech práce. Ty zahrnovaly osmihodinový pracovní den šest dní v týdnu, dvojnásobnou pracovní mzdu za práci v neděli a minimální denní mzdu na 2, 25 dolaru pro manuálně pracující.<sup>247</sup> Jelikož DFL zastupovala velkou část pracující třídy, došlo k usnesení, že o přijetí těchto požadavků bude rozhodovat místní referendum. Proti přijetí se postavila nově vzniklá vrstva průmyslníků, která měla samozřejmě kontakty na politické elity. Poukazovalo se na možné problémy způsobené zvyšujícími se mzdovými náklady. Charta byla s konečnou platností zamítnuta. Domnívám se, že mnozí dělníci si uvědomili možné ohrožení svých pracovních míst.. Při hlasování se proto vyslovilo 25 187 pracujících mužů proti návrhu, pro bylo pouze 15 972.<sup>248</sup>

Jak jsem zmiňovala již v kapitole o demografii, tak v období kolem první světové války došlo k zavádění restrikcí týkajících se přílivů migrantů z evropského kontinentu. Ovšem v těchto letech výroba stoupala a tím potřeba nových pracovních sil.. Ty byly nalezeny mezi černošskou komunitou. Kombinace potřeby pracovníků a jejich vyššího počtu zavedla také nový fenomén. Začaly vznikat organizace, které se specializovaly na shánění pracovníků. Dnes bych hledala paralelu ve skupině zaměstnanců, kteří jsou označeni jako agenturní. Roku 1912 vznikla *National Association for the Advancement of Colored People*, známá spíše pod zkratkou NAACP, roku 1916 došlo k založení *The Detroit Urban League*, právě ona se specializovala na rekrutování černošských pracovníků a hledala jim i bydlení.<sup>249</sup> Obě tyto organizace jsou důležitým předělem, nejen, že došlo ke kontrolovanému zaměstnávání, ale vznikly i možnosti, kam se pracující mohl obrátit s případnými stížnostmi. Došla jsem k závěru, že se jednalo o prvopočátky odborové organizovanosti. Detroit jako město potřebovalo pracovníky a tak se nebránilo příchodu Afroameričanů a nechalo je žít v relativním klidu, město bylo rozdělené spíše předsudky. Obě výše zmíněná uskupení podporovala například i církevní spolky komunity.<sup>250</sup>

---

<sup>247</sup> DEMATTEO, A. E., c. d., s. 74.

<sup>248</sup> Tamtéž, s. 88.

<sup>249</sup> BABSON, S., c. d., s. 28.

<sup>250</sup> Tamtéž, s. 45; PETERSON, J. S., c. d., s. 24.

## 4.2 NA CESTĚ KE KRIZI

Během první světové války zaměstnával průmysl města na 120 tisíc lidí.<sup>251</sup> Bylo tak logické, že se začali zaměstnanci odborově organizovat, začali si uvědomovat svá práva, ale jejich role přišla až na konci třicátých let 20. století. Meziválečná doba se dá vymezit dle mne na dva kratší časové celky, před krizí a po krizi. Zhruba do roku 1930 se pracovní život pracující třídy změnil zcela radikálně. Hospodářství města se začalo zaměřovat pouze na jedno industriální odvětví, tím byla výroba vozidel, o tomto faktu svědčí jak počet společností zabývajících se produkcí vozidel, tak podíl lidí zaměstnaných v tomto segmentu ekonomiky.

**Tabulka č. 5 Počet zaměstnanců ve výrobě vozidel v Detroitu**

Rok	Počet
1904	2 034
1909	17 400
1914	60 000
1919	135 000
1929	205 000

Zdroj: GAVRILOVICH. Peter, MCGRAW, Bill (ed.), c. d., s. 162.

Data plně reflektují zlomové roky týkající se výroby vozidel. Roku 1904 se jednalo v rámci aglomerace o jedno z výrobních odvětví. Rok 1908 byl zlomový z pohledu vzniku dvou velkých hráčů, kteří dále udávali směr. Hned roku 1909 se to projevilo v počtu zaměstnanců v automobilkách. Nejrazantnější nárůst proběhl mezi roky 1914 a 1919. Na počátku této pětiletky došlo k zavedení již zmiňovaného *Five Dollar Day* a spuštění montážní linky. Forda ostatní výrobci následovali. Roku 1917 existovalo v Detroitu 23 společností zabývajících se výrobou vozidel a zaměstnávajících na 90 tisíc lidí.<sup>252</sup> Ale automobilismus nejsou jen přímo automobilky, ale i firmy, jejichž výroba je na ně navázána. Takových existenčně závislých firem na velkých značkách bylo 132, ty dávaly práci dalším 44 tisícům lidí.

---

<sup>251</sup> HOOKER, Clarence, *Life in the Shadows of the Crystal Palace 1910–1927: Ford Workers in the Model T Era*, Bowling Green 1997, s. 51.

<sup>252</sup> FEATHERSTONE, T.; SMITH, M., c. d., s. 97.

Dnes tento ekonomický koloběh výroby nazýváme subdodavatelé. A produkce vozidel dále astronomicky stoupala. V roce 1919 vyrábělo vozidla přímo 135 tisíc pracovníků. Mezi těmito zaměstnanci je započítáno i 9 tisíc invalidních, které zaměstnával Ford.<sup>253</sup> Jednalo se o veterány z války nebo i lidi po úrazech. Číslo o zaměstnancích v subdodavatelském sektoru nejsou k tomuto roku k dispozici. V této fázi zažíval Detroit vzestup, z roku na rok stoupla i produkce města vyjádřená v dolarech, roku 1915 byla ekonomická výkonnost na úrovni 600 milionů dolarů, v roce 1916 to bylo již 900 milionů dolarů.<sup>254</sup> Ale nejednalo se jen o peníze vytvořené výrobou vozidel, v tomto období se dařilo i tabákovému průmyslu, denní produkce doutníků se pohybovala na hranici jednoho milionu kusů denně. Dvacátá léta 20. století tak patřila ke zlaté době. Není proto překvapením, že panovala všeobecná shoda mezi byznysmeny, politiky i novináři, že americký autoprávní je nejlepší na světě.<sup>255</sup>

**Tabulka č. 6 Podíl zaměstnanců v automobilovém průmyslu v Detroitu na celonárodním počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu**

<b>Rok</b>	<b>Podíl v procentech</b>
<b>1904</b>	17
<b>1909</b>	23
<b>1914</b>	47
<b>1919</b>	39
<b>1929</b>	46

Zdroj: GAVRILOVICH. Peter, MCGRAW, Bill (ed.), c. d., s. 162.

Aglomerace jako celek se stala důležitým kolečkem v rámci celkového hospodářství Spojených států amerických, koncentrace výroby vozidel byla extrémní a do budoucna byla právě ona příčinou pádu Detroitu. Skoro polovina všech

---

<sup>253</sup> MCSHANE, Clay, *The Automobile: A Chronology of its Antecedents, Development, and Impact*, London 1997, s. 55.

<sup>254</sup> FEATHERSTONE, T.; SMITH, M., c. d., s. 99.

<sup>255</sup> ASHER, Robert; EDSFORTH, Ronald, *Autowork*, New York 1995, s. 1.

zaměstnanců automobilového průmyslu vykonávala svou práci v Detroitu. Maxima bylo dosaženo roku 1929.

Právě tento letopočet se stal zlomovým. Dělí meziválečnou dobu, po něm již nastala hospodářská krize, která dosáhla v Detroitu až existenčních rozměrů, co se týče dělníků. Výše uvedená tabulka demonstruje jednostranné zaměření, právě zásadní strukturální chybu ekonomiky státu Michigan.

### 4.3 KRIZE DORAZILA

Situace v celém státu se začala během roku 1929 radikálně zhoršovat. V květnu dosahovala nezaměstnanost v Michiganu pouze 15 400 lidí, v srpnu už 56 800 lidí a v listopadu už 212 500 lidí.<sup>256</sup> Strmý nárůst kopíroval přesně strmý pád výroby vozidel. Jednalo se o začarovaný kruh, z kterého nebylo úniku. Nový automobil si spotřebitelé odpustili hned jako první zbytnou položku při prvním náznaku krize, o jejíž hloubce zatím nikdo nevěděl. Zastávám názor, že krize se neobjevila ze dne na den, srpnová čísla nezaměstnanosti dokládají jasný nárůst. Trh vozidel ve Spojených státech amerických byl nasycen. Výpovědi obdrželi nejen lidé pracujících přímo v automobilkách, ale i zaměstnanci subdodavatelů. Roku 1930 bylo bez práce přibližně 50 % občanů Detroitu, přičemž nezaměstnanost mužů nad 40 let věku byla dvakrát vyšší než mužů ve věkové skupině od 25 let do 40 let.<sup>257</sup> Navíc automobilový průmysl byl největším zaměstnavatelem žen ve městě, roku 1930 dával práci 12 tisícům. Reakce zaměstnavatelů na ekonomický propad byla drtivá, pokud už měl dělník štěstí a nebyl propuštěn, musel se spokojit s nižším platem. *Ford Motor Company* se snažila zredukovat své mzdové náklady snížením výše denního výdělku. Od *Five Dollar Day* docházelo k postupnému zvyšování mzdy až na sedm dolarů za den, s tím byl na počátku třicátých let 20. století konec. Fordovo impérium vyhlásilo pád mzdy na 4 dolary za den. V celkovém objemu peněz určeném na výplaty došlo k propadu o více jak 100 milionů dolarů. V roce 1929 bylo vyplaceno 181,5 milionu dolarů, roku 1930 145 milionů dolarů, a po velké redukci jen 76, 7 milionů dolarů.<sup>258</sup>

---

<sup>256</sup> FULLER, R. L., c. d., s. 119.

<sup>257</sup> CLEMENS, E., c. d., s. 10.

<sup>258</sup> FULLER, R. L., c. d., s. 120.

Problém ztráty zaměstnání doléhal na celé rodiny, výše jsem zmiňovala, že nebylo běžné zaměstnávat ženy na plný úvazek a, že domácí rozpočet doplňovaly vypomáháním bohatším lidem s domácími pracemi. Pokud už měly ženy plnohodnotnou práci, tak se nejednalo o horentní sumy. Právě ony pocítily krizi jako první. Ovšem pokud byl propuštěn muž, obvykle se jednalo o jediný stálý příjem rodiny. I když v průběhu krizových let, byly i snahy o přilepšení dělníkům, například Chrysler v roce 1933 prodal téměř stejně automobilů jako roku 1932. Vedení usoudilo, že se situace stabilizovala, sice se nedostala na předkrizové hodnoty, ale bylo rozhodnuto o navýšení mezd dělníků o 15 %. Bohužel se jednalo o velmi malou částku, vzhledem k nízkým mzdám.<sup>259</sup>

Odborová organizovanost v Detroitu souvisela i s politickým smýšlením pracující třídy. Jednalo se o spojené nádoby, krize jen urychlila posun do levé části politického spektra. Ten pomalu začal spuštěním velkých továrních komplexů, jako byl Fordův *Highland Park*. Levicovější názory souviseli i s tím, že zavedením zjednodušení výroby skrze montážní linky, nebylo potřeba žadatele o místo dlouho školit, vykonával jednotvárnou práci celou pracovní dobu a v konečném důsledku bylo velmi jednoduché konkrétního člověka nahradit jiným. Jako první se v Detroitu objevili socialisté, ti začali upevňovat své postavení od roku 1916, jejich vzestup souvisel i se vstupem Spojených států amerických do první světové války. V meziválečné době se lídrem stal Maurice Sugar,<sup>260</sup> sám potomek přistěhovalců. Krize v automobilovém průmyslu vyvrcholila v roce 1931. Především špatná hospodářská situace přinutila politické představitele ke krokům, které by v době prosperity nepřišly nikomu ani na mysl. Roku 1931 se tak objevil návrh zákona, známého pod označením *Spolansky Act*. Podstatou byla snaha o registraci imigrantů pracujících v Michiganu. Zároveň bylo uváděno, že zákon bude sloužit i jako prevence proti radikalizaci těchto skupin, byl označován za antikomunistický. V obecné rovině byl mířen především na rozrůstající se mexickou menšinu. Nejvyšší sankcí byla až deportace dotyčného ze Spojených států amerických. Prosazení tohoto zákona se do budoucna stalo důležitým precedentem v případě federálního zákona

---

<sup>259</sup> *Autoklub: noviny pro automobilisty a motocyklisty*, 3. 8. 1933, s. 5.

<sup>260</sup> Maurice Sugar, americký občanský aktivista a odborový předák, narozen 1891, zemřel 15. února 1974.



známého jako *Smith Act* z roku 1940. *Spolansky Act* chtěl hlavně omezit moc zájmových skupin v automobilovém průmyslu, Sugar se proti této legislativě ostře ohradil.<sup>261</sup> Není pochyb, že více než skutečnou ochranu před imigranty se jednalo spíše o získávání politických bodů na úrovni státní politiky. Detroit byl krizí zasažen velmi tvrdě a imigranti byli vnímáni jako ti, kteří jsou ochotni pracovat de facto za jakoukoli mzdu.<sup>262</sup>

Jaro 1932 přispělo ještě k většímu vyostření situace mezi zaměstnavateli a zaměstnanci. Dne 7. března 1932 došlo k nepokojům před továrnou *Ford Motor Company*, tento vzdor dělníků dopadl velmi tragicky. Tři až čtyři tisíce nezaměstnaných dělníků s podporou *Dearborn Unemployed Council* protestovalo proti Fordovým praktikám propouštění a za svůj opětovný nástup do zaměstnání před jednou z bran do továrny.<sup>263</sup> Výsledkem bylo rozeznání nezaměstnaných dělníků děly s ledovou vodou a střelba projektily. Po tomto brutálním zásahu, na němž se podílely jak Fordovy bezpečnostní složky, tak dearbornská policie, zůstalo pět mrtvých mužů a 19 vážněji zraněných.<sup>264</sup> Následný pohřeb se stal manifestací nezaměstnaných za svá práva, především za právo demonstrovat. Konflikt je znám pod názvem *Ford Hunger March*. I toto přispělo k následné vyšší aktivitě odborů. Všichni viděli šanci na návrat do předkrizových poměrů především v prezidentu Rooseveltovi, ten v rámci své předvolební kampaně přijel do Detroitu 1. října 1932. Na 50 tisíc lidí si přišlo poslechnout jeho návrhy na záchranu potácející se ekonomiky města.<sup>265</sup>

Roosevelt se během svých první 100 dní snažil pomoci zbídačenému průmyslu, na tomto místě nebudu vypisovat všechny programy, které zavedl. V případě Detroitu se jednalo jen o velmi krátkodobé efekty. Například *Civi Works Administration* trval pouze přes zimu 1933 – 1934, opravovaly se mosty a cesty. *Public Works*

---

<sup>261</sup> SUGAR, Maurice; *Michigan Passes The "Spolansky Act"* in: *The Nation*, 8. 7. 1931, s. 31 – 33.

<sup>262</sup> JOHNSON, Christopher H., *Maurice Sugar: Law, Labor and Left in Detroit 1912–1950*, Detroit 1988, s. 60; ASHER, R.; EDSFORTH, R., c. d., s. 9; KLUG, Thomas A., *Labor Market Politics in Detroit: The Curious Case of the "Spolansky Act" of 1931* in: *Michigan Historical Review*, Vol. 14, No. 1, 1988, s. 1; FINKELMAN, Paul; HERSHOCK, Martin J., *The History of Michigan Law*, Athens 2006, s. 228–229; BUFF, Rachel Ida, *Immigrant Rights in the Shadows of Citizenship*, New York 2008, s. 13–14.

<sup>263</sup> LORENCE, James J., *Organizing the Unemployed: Community and Union Activists in the Industrial Heartland*, New York 1996, s. 51.

<sup>264</sup> STEPAN NORRIS, Judith; ZEITLIN, Maurice, *Talking Union*, Chicago 1996, s. 11.

<sup>265</sup> CLEMENS, E., c. d., s. 19.

*Administration* probíhal celých šest let mezi roky 1933 až 1939, došlo na zvelebení nemocnic a škol. Nejpodrobnější zprávy máme ovšem o programu *Works Progress Administration*, který měl velmi široký záběr činností, hlavní myšlenkou bylo, že měl přispívat společnosti jako celku. Takže se jednalo o opravy parků, škol, služby v nemocnicích u policie i hasičů. V Detroitu se zapojilo na 100 tisíc lidí. Typický muž, který se tohoto programu účastnil, byl ve věku nad 40 let, ženatý a mající dvě nezletilé děti. Program byl otevřen i pro Afroameričany.<sup>266</sup> Hloubka krize se ukázala především ve snaze za jakoukoli cenu uživit rodinu. Proto se také přišlo s projektem *thrift garden*, pěstování zeleniny na veřejných prostorech. Město se zapojilo dodáváním semen. Roku 1933 se tak ve městě pěstovalo na zhruba sedm tisících takovýchto zahrádek.<sup>267</sup> Ale ani zapojení do federálních programů nepomohlo, hospodaření Detroitu bylo silně ztrátové, dluh města se již roku 1930 vyšplhal na 255 milionů dolarů. Oblast byla plně odkázána na federální pomoc. Roku 1932 bylo ve městě bez práce, nebo zaměstnáno na částečný úvazek, na 690 tisíc práce schopných lidí. Maloobchodní tržby tohoto roku dosahovaly pouze 42 % roku 1929.<sup>268</sup> Jenže deprese neodeznívala a dokonce sílila. Celý segment výroby automobilů na území Spojených států amerických se propadal dále. Stačí se podívat na statistická data o výrobě nových vozidel, za první čtvrtletí roku 1929 vyprodukovaly americké automobilky na 1 450 000 vozidel, za stejné období roku 1933 pouze 300 tisíc.<sup>269</sup>

Pokračující deprese vedla k již zmiňované radikalizaci, svou šanci v tomto nepříznivém stavu viděla i Komunistická strana Spojených států amerických. V její náborové kampani jí nezabránil ani *Spolansky Act*. V roce 1935 měla strana v Detroitu 550 členů, kteří uvedli jako své zaměstnání dělník v automobilovém průmyslu. Roku 1939 se jejich počet zvýšil na 1 100.<sup>270</sup> Pokles členů byl zaznamenán po podepsání Paktu Ribbentrop – Molotov v létě 1939. Nízký počet lidí ve straně přičítám radikální myšlence komunismu, na levicově smýšlející pracující třídy dle mého názoru byly komunistické teze „až moc doleva“. Proto dávali přednost spíše

---

<sup>266</sup> CLEMENS, E., c. d., s. 24.

<sup>267</sup> Tamtéž, s. 17.

<sup>268</sup> MIREL, Jeffrey, *The Politics of Education Retrenchment in Detroit, 1929–1935* in: *History of Education Quarterly*, Vol. 24, No. 3, 1984, s. 324–326.

<sup>269</sup> CLEMENS, E., s. 7, s. 20–25; *Autoklub: noviny pro automobilisty a motocyklisty*, 4. 5. 1933, s.2.

<sup>270</sup> BARNARD, John, *American Vanguard: The United Autoworkers During the Reuther Years, 1935–1970*, Detroit 2004, s. 119.

socialistické skupině kolem Maurice Sugera. Dalším velmi radikálním uskupením působícím v třicátých letech 20. století v Detroitu byli podporovatelé italského fašismu. Propaganda probíhala skrze dva spolky působící ve Spojených státech, prvním byla *The Fascist League of North America* a druhým *Dante Alighieri Society*. Na rozdíl od komunistické propagandy se fašistické myšlenky šířily mezi italskými imigranty s posvěcením oficiální italské vlády. Tento import tezí neprobíhal jen v Detroitu, ale i v ostatních městech Spojených států amerických.<sup>271</sup>

Protesty nezaměstnaných směřovali k majitelům a zaměstnavatelům společností. Propuštění dělníci ztratili možnost výdělku a byli tak odkázáni na státní pomoc, která nebyla nijak závratná. V této době byla role ženy chápána jako podpory manžela, hlavou rodiny byl muž. Ženy se snažily vylepšovat domácí rozpočet přivýdělků. Ve třicátých letech 20. století tvořily ženy sedm až devět procent pracovních sil v automobilovém průmyslu, ovšem jejich práce byla hůře placená, jednalo se o čalounické úkony a dozdobovací práce na karoseriích vozidel.<sup>272</sup> Problém byl ten, že i když ženy pracovaly a mzdu domů nosil i muž, tak nestačila na základní potraviny. A tak 27. července 1935 zahájily ženy v Hamtramcku stávkou, lépe řečeno bojkot nákupu masa. Požadovaly snížení ceny o 20 procent. Do čela této stávky se postavila Mary Zuk,<sup>273</sup> která se nebála přiznat, že její manžel Stanley byl nezaměstnaný od roku 1931 a od roku 1932 se rodina účastní federálního programu podpory pro chudé. Ženy přestaly být pasivní a poprvé veřejně sami za sebe, pořádaly mítinky, na kterých veřejně mluvily o svých finančních potížích. Myšlenka bojkotů se velmi rychle šířila, důvodem bylo i vhodné umístění center tohoto odporu. Jedno se nacházelo přímo v Hamtramcku a druhé v Lincoln Parku, poblíž se tak nacházely dva obří automobilové komplexy, *Dodge Main Plant* a Fordův *River Rouge Plant*. V této situaci se také promítla demografická struktura této městské části, jednalo se o oblast osídlenou polskými imigranty či jejich potomky. Proto se začaly objevovat slogany typu „*United Poles Against the High Price of Meat*“. Detroitské ženy v domácnosti, jak se bojkotujícím také říkalo, ukončily stávkou 9. září 1935, ve chvíli kdy se tato

---

<sup>271</sup> CANNISTARO, Philip V., *Fascism and Italian-Americans in Detroit, 1933–1935* in: *The International Migration Review*, Vol. 9, No. 1, 1975, s. 30.

<sup>272</sup> BARNARD, J., c. d., s. 103.

<sup>273</sup> Mary Zuk, americká občanská aktivistka.

myšlenka odporu přelila i do jiných měst, mezi ně patřilo například Chicago či Cleveland.<sup>274</sup> Výsledkem se stalo snížení cen masa, ale především postavení Mary Zuk jako morální autority, která i do budoucna patřila k hybatelům organizovanosti. Zajistila také podporu žen ve velké stávce, která se již naplno dotkla, majitelů továren na výrobu automobilů.<sup>275</sup>

#### 4.4 VÁLKA S ODBORY

Rok 1935 byl zlomovým pro odborovou organizovanost v Detroitu, do této chvíle byly zájmové skupiny jen velmi slabé a v podstatě „šly na ruku“ zaměstnavatelům. Bojkot proti vysokým cenám masa situaci ve městě vyhrotil. I malá skupina lidí dokázala napáchat velké škody. Tato strategie se v podstatě přelila do stávek ve výrobě vozidel. Hlavní skupinou zastupující zájmy dělníků se stala, *United Automobile Workers*, zkráceně UAW. Ta byla založena roku 1935 ve velmi příhodné době, jeden z organizátorů Stanley Nowak<sup>276</sup> měl polský původ a velmi silně u této menšiny lobboval. Lidi z oblasti Hamtramcku se podařilo přesvědčit o podpoře UAW právě díky Mary Zuk, ta Nowaka podpořila, a roku 1937 přesvědčila obyvatele o přidání se k velké stávkové kampani.<sup>277</sup> Jak jsem se zmínila výše, tak každá odborová organizace měla zastřešující skupinu na federální úrovni, v případě UAW se jednalo o *American Federation Of Labor*, AFL.<sup>278</sup>

UAW byla první organizací, která se na protesty připravovala zcela cíleně a záměrně. Představitelé vymýšleli nejlepší možné strategie. Byli si vědomi toho, že je důležité na svou stranu dostat především dělníky z továren. Mezi první akce patřila kampaň, která cílila na jednoho z největších zaměstnavatelů v oblasti Detroitu. Na samotnou *Ford Motor Company*. Na překážku organizátorům nebylo ani to, že se mezi pracujícími nacházeli i imigranti, kteří zatím neovládali angličtinu. Strategie byla spuštěna v dubnu 1937, vyvrcholila 26. května 1937, kdy předáci Walter

---

<sup>274</sup> SCHRODE, George, *Mary Zuk and the Detroit Meat Strike of 1935* in: *Polish American Studies*, Vol. 43, No. 2, 1986, s. 29.

<sup>275</sup> SCHRODE, G., c. d., s. 6–14.

<sup>276</sup> Stanley Nowak, americký občanský a dělnický aktivista.

<sup>277</sup> BABSON, S., c. d., s. 71.

<sup>278</sup> ASHER, R.; EDSFORTH, R., c. d., s. 4–5.

Reuther,<sup>279</sup> Richard Frankensteen,<sup>280</sup> a další rozdávali před bránami závodu v *River Rouge* letáky nesoucí titulek: „*Unionism not Fordism*“.<sup>281</sup> Byly vytištěny hned v několika jazycích včetně polštiny či srbo - chorvatštiny. Tento způsob oslovování potenciálních členů byl zcela běžný. Rozdíl oproti ostatním je v tom, že se jednalo o velmi organizovanou a cílenou akci. Výsledkem se stalo napadení předáků ochrankou střežící pořádek v továrně, paradoxem je, že nedošlo k porušení zákona, činovníci si dávali pozor, aby se neocitli na soukromém pozemku a jejich akce by tak byla prohlášena za nezákonnou. Poprvé v dějinách odborů byl také využit tisk. Předák Reuther se obrátil na média v květnu 1937, po zotavení ze svých zranění způsobených napadením před Fordovým továrním komplexem. Byly zveřejněny fotografie tohoto útoku v odborovém tisku UAW a následně představeny veřejnosti.<sup>282</sup>

Představitelé si uvědomili, že tohoto faktu musí využít. Veřejnost byla pobouřena a ptala se, kam až mohou majitelé zajít. Wyndham Mortimer,<sup>283</sup> jeden z předáků, nepolevoval v kampani a už během léta se rozjel do dalšího důležitého výrobního závodu. Jeho cesta vedla do Flintu, ke komplexu *General Motors*. Chtěl dodat dělníkům odvalu a podpořit je v jejich zoufalé situaci, ale hlavním důvodem se stalo možné rozšíření řad členů UAW a AFL. Z čtyřiceti pěti tisíc zdejších zaměstnanců bylo jen 122 členů AFL.<sup>284</sup> Tyto kampaně nebyly moc úspěšné, na konci roku 1936 se počet členů de facto nezvýšil. Bylo tak rozhodnuto o strategii pro stávky, která spočívala v použití malého počtu lidí s maximalizací způsobených škod.<sup>285</sup>

Začátek akce je datován 30. prosince 1936, kdy část zaměstnanců začala okupovat dvě výrobní továrny ve Flintu, jednalo se o provozy patřící společnosti *Fisher Body*, ta byla součástí organizace *General Motors*. Okupovaná oblast

---

<sup>279</sup> Walter Reuther, americký odborový předák, narozen 1. září 1907, zemřel 9. května 1970.

<sup>280</sup> Richard “Dick” Frankensteen, americký odborový předák, narozen 6. března 1907, zemřel 1977.

<sup>281</sup> BARNARD, J., c. d., s. 106.

<sup>282</sup> SMITH, M., c. d., s. 158.

<sup>283</sup> Wyndham Mortimer, americký odborový předák, narozen 11. března 1884, zemřel 25. srpna 1966.

<sup>284</sup> WEST, Kenneth B., “*On the Line*”: *Rank and File Reminiscences of Working Conditions and the General Motors Sit-Down Strike of 1936–1937* in: *Michigan Historical Review*, Vol. 12, No. 1, 1986, s. 57.

<sup>285</sup> Tamtéž, s. 58–59.

v komplexu byla známa pod názvem *Standard Cotton Products Company*.<sup>286</sup> Zaměstnanci se snažili na svou situaci upozornit i prezidenta Roosevelta, poslali mu dopis, který poukazoval na velmi bídné pracovní podmínky. 64 mužů, kteří se pod tento dopis podepsali se tak snažili i odůvodnit svou stávku. Ta probíhala velmi úspěšně, strategie okupování se vyplatila. Ve větší výrobní hale, která v plném provozu zaměstnávala až sedm a půl tisíce pracovníků, stávkovalo pouze 90 mužů. Ve druhém menším provozu kde bylo maximum zaměstnanců 1 100, stávkovalo dokonce jen 17 lidí.<sup>287</sup> Muži byli podporováni i z venku, například jídlo a pití jim bylo dodáváno z nedaleké restaurace. V neposlední řadě se na stranu stávkujících přidali i obyvatelé z oblasti. Guvernér Frank Murphy se rozhodl povolát Národní gardu, aby udržela v této části města pořádek. Jeden z velitelů pak nejvyššímu představitelovi státu Michigan podal hlášení, že v továrně se nachází na 850 pracovníků, ale pouze 150 jsou zaměstnaní v této části závodu.<sup>288</sup>

Všeobecná nálada byla na straně stávkujících, velmi populárními se staly i písně, které stávkující zpívali a snažili se tak dodávat si morální podporu. Podle jedné z písní byl tento konflikt i pojmenován. Maurice Sugar, který v těchto letech působil jako jeden z představitelů UAW, napsal píseň „*Sit Down*“. Dle ní se pak této stávce říkalo i *Sit Down Strike*.<sup>289</sup> Odpor skrze okupování se rozšířil i do jiných odvětví hospodářství. Do března 1937 se zapojilo na 130 továren, obchodů a kanceláří, délka protestu se pohybovala od několika hodin až po 6 týdnů. 35 tisíc lidí se přímo zapojilo a na 100 tisíc lidí protestovalo pochody ulicemi města.<sup>290</sup> Guvernér Murphy se vyjádřil, že stávka skrze okupaci je jistě nelegální, ale velmi efektivní. Situace se vyhrcovala i nadále. Na počátku března *Chrysler* pohrozil svým zaměstnancům ve stávce, že mohou očekávat výpověď, a dokonce se obrátí na soud. Výsledkem bylo, že soudce odmítl schválit vyklizení továren násilím a pronesl, že se obě strany konfliktu musí dohodnout. Stávka skončila po šesti týdnech. UAW byla uznána jako zástupce dělníků v automobilismu v oblasti Detroitu, která se na příště vždy účastnila

---

<sup>286</sup> FINE, S., c. d., s. 1.

<sup>287</sup> FINE, Sidney, *The General Sit-Down Strike: A Re-examination* in: *The American Historical Review*, Vol. 70, No. 3, 1965, s. 697.

<sup>288</sup> WEST, K. B., c. d., s. 59; FEATHERSTONE, T.; SMITH, M., c. d., s. 1.

<sup>289</sup> LYNCH, Timothy P., „*Sit Down! Sit Down!* “: *Songs of the General Motors Strike, 1936–1937*, in *Michigan Historical Review*, Vol. 22, No. 2, 1996, s. 1–2.

<sup>290</sup> BABSON, S., c. d., s. 80.

vyjednávání. Do budoucna tak byl položen základ kolektivních jednání. UAW jako odborovou organizaci uznala nejdříve *General Motors*, a to už 11. února 1937.<sup>291</sup> Další velký hráč, *Chrysler*, se přidal 6. dubna 1937. Jediným, kdo se bránil, byla *Ford Motor Company*, ta odbory neuznávala. Akceptovala je až v dubnu 1941, kdy byli dělníci v automobilismu již plně organizováni do zájmových skupin. Výsledkem této akce byl prudký vzestup členů odborových organizací, UAW vzrostl počet členů na 245 tisíc po celých Spojených státech amerických, *Detroit Federation Labor*, pobožce AFL, přibýlo 16 tisíc nových členů. Jako období *Sit Down Strike* je označován časový úsek od léta 1936, kdy se naplno rozjela kontaktní kampaň s dělníky v továrnách, po jaro 1937. Dle statistik odborů se na den či více, zapojilo na 480 tisíc pracujících po celých Spojených státech amerických.<sup>292</sup>

Změny týkající se pracující třídy v Michiganu byly od konce 19. století do roku 1941 markantní. Na počátku tohoto období se jednalo o námezdní pracovní sílu, která neměla de facto žádný prostor pro vyjednávání o pracovních podmínkách. S hospodářským vzestupem Detroitu přicházeli noví a noví pracovníci, jejichž motivací se stala především vyšší mzda. Došlo tak k jedinečnému jevu, na relativně malém prostoru se prolínalo hned několik národností, ras a mnoho kulturních vlivů. Příliv migrantů ještě zesílil v souvislosti s unifikací automobilové výroby. Nebylo už nutné pracovníky složitě školit a poklesla řemeslná náročnost výkonu pracovních úkonů. Nevyhovující zaměstnance bylo možné nahradit jinými bez vyšších nákladů na tuto změnu. Jak jsem se zmínila v předchozí kapitole, došlo také k vyššímu zapojení Afroameričanů. Po první světové válce se do pracovního procesu zapojilo i více žen. Dvacátá léta 20. století byla zlatou dobou, výroba vozidel byla na maximu, nejvyšších čísel bylo dosahováno i v zaměstnanosti. Následná velká hospodářská krize přinesla Detroitu velké problémy, ty se netýkaly pouze a jen ekonomických ukazatelů, ale i demografických problémů. Ve městě se nacházelo více nezaměstnaných než pracujících. Došla jsem k závěru, že deprese jednoznačně přispěla k silným odborům. Tento boj za práva dělníků probíhal hned několik let. Zaměstnavatelé se samozřejmě bránili, ale nakonec si, dle mého názoru, uvědomili,

---

<sup>291</sup> ASHER, R.; EDSFORTH, R., c. d., s 10.

<sup>292</sup> BABSON, S., c. d., s. 92.

že nastal čas k uzavření smíru. Rok 1937 změnil nepochybně pracovní trh Spojených států amerických, právě zde byl položen základ silných odborových organizací do budoucna. Konečné vítězství zájmových skupin bylo korunováno až rokem 1941, kdy byly uznány jako zástupci pracujících pro vyjednávání i *Ford Motor Company*.<sup>293</sup>

---

<sup>293</sup> ASHER, R.; EDSFORTH, R., c. d., s 10.



## 5. VOLNÝ ČAS

S rozvojem města se objevil i nový problém. Jakým způsobem měli jeho obyvatelé nakládat se svým volným časem? Postupná úprava pracovního práva přinášela zaměstnancům i výhody v podobě zaručeného volna. Život pracovníků se rozdělil na pracovní a soukromý. Vedení města se tak muselo začít zabývat myšlenkami, jakým způsobem svým obyvatelům vyjde vstříc v trávení pracovního volna. V této kapitole se budu věnovat nejen přírodním krásám, které Detroit jakožto průmyslové město nabízelo, ale i například rozvoji turismu. Ať už vnějšího či vnitřního. Každá dekáda měla svůj fenomén, dvacátá 20. století proslula jako období prohibice. S tím jsou spojeny i problémy, které se pokusím vyložit. A nakonec umění zasáhlo i do velké hospodářské krize. V souvislosti s ní se dá vyzorovat jednoznačný trend, který v Detroitu a jeho okolí nastal. Relaxace se úplně vytratila, lidé se snažili především uživit sebe a svou rodinu, nikdo neměl náladu a čas se věnovat výše popsaným aktivitám. Výjimkou v tomto období se stal hokejový klub *Detroit Red Wings*, ten byl na počátku své dlouhé a bohaté historie.

### 5.1 ZÁBAVA DO DVACÁTÝCH LET 20. STOLETÍ

Konec 19. století stvořil Detroit jakožto průmyslové srdce oblasti. Většina obyvatel pracovala v prostředí, které mohlo být až zdraví škodlivé. Proto mnoho z nich začalo trávit svůj volný čas v přírodě na čerstvém vzduchu. Vedení města se snažilo svým obyvatelům nabídnout v tomto ohledu zlepšující se služby. Již roku 1846 začala rekonstrukce *Grand Circus Parku*.<sup>294</sup> Díky ní se stala tato oblast hojně vyhledávanou rezidenční lokalitou v období *Gilded Age*, kdy okolo parku vyrostly vily, jejich majitelé pocházeli především z nové vrstvy průmyslníků, obchodníků či představitelů města.<sup>295</sup>

---

<sup>294</sup>FAETHERSTONE, Thomas; RODRIGUEZ, Michael, *Detroit's Belle Isle: Island Parkgem*, Charleston 2003, s. 23.

<sup>295</sup>KOHRMAN, David, *Detroit's Statler and Book-Cadillac Hotels: The Anchors of Washington Boulevard*, Charleston 2002, s. 9.

Město díky své poloze nedaleko Velkých jezer těžilo i z tohoto turismu, od vybudování Erijského kanálu se staly projížďky po jezerech vítanou kratochvílí. A tak bylo přistoupeno k vybudování vlastní relaxační zóny nedaleko centra Detroitu. Po konci občanské války došlo k vykoupení pozemků tvořících *Belle Isle*. Jedná se o ostrov na *Detroit River* přibližně dvě míle od centrální části města. Původními majiteli byli potomci francouzských osadníků. Již od samého počátku se jednalo o území, které mělo sloužit pouze relaxaci, roku 1879 započala renovace ostrova a jeho úprava na rozsáhlý park. Jednalo se o jedinečný kus přírody, detroitské parky nebyly nijak rozsáhlé, roku 1883 bylo pod zeleň ve městě zahrnuto celkem 17 ploch s označením park.<sup>296</sup> Ovšem převažovaly ty, jejichž výměra byla velmi nízká, například jen půlakrové. *Belle Isle* se stal oblíbeným místem výletů. Od roku 1891 zde fungoval také klubovní dům místního *Boat Clubu*. Jednalo se ovšem o zábavu, která drtivě většině pracujících třídy byla zapovězena kvůli finanční nedostupnosti. A tak byl zvolen model, který fungoval v rámci výletů po Velkých jezerech, díky pravidelné lodní dopravě z nábřeží města se i nižší třídy mohly dostat do kontaktu s přírodou. Parník *Promise* byl schopen pojmout až 2 500 cestujících a cena zpátečního lístku byla stanovena na 10 centů.<sup>297</sup> Součástí ostrova byla i malá přírodní zoologická zahrada a akvárium. Ve dvacátých letech 20. století bylo rozhodnuto o zbudování standardní zoo na jiném místě ve městě. A tak byla roku 1928 otevřena plnohodnotná zahrada pod názvem *Detroit Zoological Park*.<sup>298</sup> Jít na *Belle Isle* se stalo módní záležitostí, důkazem tohoto jsou i záznamy v dobových novinách. Jednalo se o noviny vydávané v malých městech po celém Michiganu, v rubrice „Významní lidé“ či „Z městského života“ se tak dočteme jména lidí i s datem, kdy *Belle Isle* navštívili.<sup>299</sup>

Stranou zájmu nezůstalo ani umění. Na rozdíl od parků, kdy iniciativa vzešla přímo z vedení města, došlo v tomto případě spíše k ustavení zdola. Nově vzniklá vrstva obchodníků, která měla dostatek financí na cesty do Evropy, kde kupovala

---

<sup>296</sup> FAETHERSTONE, T.; RODRIGUEZ, M., *Detroit's...* c. d., s. 31.

<sup>297</sup> Tamtéž.

<sup>298</sup> KISLING, Vernon N., *Zoo and Aquarium History: Ancient Animal Collections to Zoological Gardens*, Boca Raton 2001, s. 377.

<sup>299</sup> BAK, Richard, *Detroit: A Postcard History*, Chicago 1998, s. 6–7.; FAETHERSTONE, T.; RODRIGUEZ, M., *Detroit's ...* c. d., s. 7–29., *Grand Rapids Herald*, 31. 7. 1892, s. 3.

umělecká díla, neměla své skvosty, kde vystavovat. Tato situace se stala inspirací pro Williama H. Brearleye.<sup>300</sup> Rozhodl se uspořádat jednorázovou akci, výstavu uměleckých děl. Dne 1. září 1883 nashromáždil umělecké artefakty, které zaplnily na 26 místností. Úspěch byl potvrzen i návštěvností, do 12. října 1883 navštívilo výstavu na 134 924 osob.<sup>301</sup> Brearleyho úspěch zaskočil, ale přivedl ho na myšlenku zřízení stálého muzea. Jeho myšlenku podpořilo i město, a tak 1. září 1888 bylo otevřeno stálé *Museum of Art*. První instituce zabývající se tímto oborem v celém Detroitu. Později došlo k přejmenování a ke vzniku mnohem většího uměleckého kolosu, *Detroit Institute of Art*. Stálé muzeum mělo úspěch, roku 1894 ho navštívilo přes 60 tisíc lidí, o rok později se návštěvnost vyšplhala přes 90 tisíc lidí. Úspěch byl z části dán i tím, že k umění není potřeba ovládat angličtinu, v roce 1900 12 % obyvatel neovládalo angličtinu a hovořil pouze svým mateřským jazykem. Jednalo se tak o ideální trávení volného času i pro nově příchozí obyvatelé ze všech koutů světa.<sup>302</sup>

*Detroit Institute Of Arts* sehrál důležitou roli v roce 1932, velkým mecenášem umění byl syn Henryho Forda, Edsel. Po krvavém zákroku proti demonstrujícím v březnu 1932 se na jeho hlavu snesla kritika, že zrovna on, takový masakr dopustil, když tak podporuje umění. Ford junior se pokusil o gesto smíření. Díky svým konexím se mu podařilo do Detroitu pozvat slavného mexického malíře Diega Riveru.<sup>303</sup> Malíř navrhl velké nástěnné malby, které měly symbolizovat duši Detroitu. Ford souhlasil s náčrtý a náklady se rozhodl uhradit v plné výši, jednalo se o 25 tisíc dolarů.<sup>304</sup> Problémem ovšem byla politická orientace Rivery, ten byl komunista a Ford to věděl. V březnu roku 1933 bylo dílo hotovo, po odhalení nástěnných maleb došlo k roztržce především ve vyšších patrech společnosti. Rivera do svých maleb vtělil nejen, to jak dělníci „tvrdě dřou“ a majitelé továren je pouze pozorují, ale i rasové problémy, které město sužovaly. Edsel byl vnímán jako člověk, který byl

---

<sup>300</sup> William H. Brearley, americký mecenáš umění a podnikatel.

<sup>301</sup> PIAZZA, Gregory C., *A History of Detroit's Palmer Park*, Charleston 2015, s. 41.

<sup>302</sup> AUSTIN, Dan, *Forgotten Landmarks of Detroit*, Charleston 2012, s. 60–62.

<sup>303</sup> Diego Rivera, mexický malíř, narozen 8. prosince 1886, zemřel 24. listopadu 1957.

<sup>304</sup> FERGUSON, Niall, *Vzestup peněz: Finanční dějiny světa*, Praha 2011, s. 195.

Riverou podveden. Bylo požadováno dokonce seškrabání inkriminovaných maleb. Naštěstí se tak nestalo a malby jsou dodnes zachovány.<sup>305</sup>

Přelom 19. a 20. století přinesl nebývalý rozvoj, co se týkalo hotelů. Začal se projevovat vliv vnější turistiky a stoupající důležitosti Detroitu, jako centra automobilového byznysu. První hotely se začaly objevovat již kolem roku 1850, například v roce 1857 byl otevřen hotel *The Russell House*.<sup>306</sup> Majitelé ubytovacích zařízení si uvědomovali, že vzhledem k ekonomické situaci se musejí zaměřit i na obyvatele města. Toto činili skrze restaurace, které patřily k hotelům. *Wayne Hotel* proslul svými nedělními večeřemi za jednotnou cenu, celé menu stálo jen jeden dolar. Manažer hotelu se tak snažil zaplnit v nejneatraktivnější den v týdnu všech pět místností určených k večeřím. Se začátkem 20. století došlo ke zkvalitnění služeb, pokud byl postaven nový hotel, tak rovnou plně vybavený. V roce 1906, došlo k otevření *Hotelu Tuller* noc v něm stála 1,5 dolaru, mezi samozřejmosti patřila koupelna v pokoji a příjemné posezení v hotelové restauraci v arabském stylu.<sup>307</sup> Roku 1924 došlo k dostavění *Convention Hall*, výborná lokalita, pouze 10 minut chůze od nově vznikajících hotelů. Bohužel roku 1951 musela rodina Grindleyů tuto halu prodat, doba velkých výstav skončila.<sup>308</sup> Největší boom přinesla sezona let 1924 a 1925, ve městě se otevřelo na 20 nových hotelů.<sup>309</sup> Hned několik jich stojí za zmínku. Především příběh *Cadillac* hotelu v sobě odráží historii města kopírující ekonomický vzestup a pád. Původní ubytovací zařízení bylo otevřeno v roce 1888, mělo 200 pokojů a jednalo se o velmi luxusní ubytování. Roku 1926 se stala součástí budovy i věž o 36 poschodích a z *Cadillac Hotelu* se tak stal *Book Cadillac Hotel* nabízející 1 200 pokojů. Dokonce už byl hotový projekt na druhou, vyšší věž. Ta měla mít 81 poschodí. Díky hospodářské krizi tířatých let se od tohoto projektu ustoupilo.<sup>310</sup> Detroit začal být atraktivní i pro velké magnáty v pohostinství, svůj hotel zde otevřel i řetězec *Statler*, působil i v dalších lokalitách jako v New Yorku,

---

<sup>305</sup> Tamtéž. 196–197; RUBYAN LING, Saronne, *The Detroit Murals of Diego Rivera* in: *History Today*, Vol. 46, No. 4, 1996, s. 34–38.

<sup>306</sup> IBBOTSON, Patricia, *Postcard History Series: Detroit's Historic Hotels and Restaurants*, Charleston 2007, s. 9.

<sup>307</sup> BAK, Richard, c. d., s. 21.

<sup>308</sup> *Billboard*, 17. 2. 1951, s. 43.

<sup>309</sup> IBBOTSON, P., c. d., s. 8.

<sup>310</sup> KOHRMAN, D., c. d., s. 10–18.

Bostonu, Buffalu, Clevelandu a St. Louis. Jedinečné geografické umístění měl *Webster Hall*, hotel se nacházel nedaleko všech důležitých byznys i turistických lákadel. Jeho zaměstnanci se ovšem v březnu 1937 zapojili do *Sit Down Strike*, odejít muselo na 650 hostů. Dnes tento hotel slouží jako garáž, hosté se po druhé světové válce nevrátili, následovala přeměna na kancelářskou budovu. S dalším úpadkem města došlo k úplnému vyklizení a následnému chátrání. Roku 1937 navštívilo Detroit na 10 milionů návštěvníků, k dispozici měli na 200 hotelů s ubytovací kapacitou 25 tisíc pokojů.<sup>311</sup>

Nedílnou součástí detroitského prostředí se stala také hudba a divadelní tvorba. Rozvoj hudební produkce je svázán s vzestupem restauračních a hotelových zařízení. O prvních tělesech zabývajících se převážně vojenskou hudební produkcí, jsou zmínky již od dob občanské války. V tomto období se nejpopulárnějšími staly především pochodové skupiny. Členy byli i bývalí otroci z jihu. V době míru se uplatnila, především *Detroit City Band*, jednalo se o oficiální pochodovou kapelu, která hrála hlavně při průvodech procházejících městem. O první ucelenější skupině můžeme hovořit s příchodem Theodora J. Finneyho.<sup>312</sup> Ten se přestěhoval do Detroitu za prací v roce 1857 a spolu s Johnem Bailyem<sup>313</sup> založil *Baily and Finney Orchestra*. Jednalo se o velmi přelomový okamžik, oba zmínění pánové patřili k afroamerické menšině a svůj původ promítali i do interpretovaných písní. Členy orchestru nebyli jen Afroameričané. Po smrti Bailyho v roce 1871 se těleso přejmenovalo na *Finney Orchestra*.<sup>314</sup> Vliv afroamerické hudby hrál důležitou roli pro další směřování jejího rozvoje, nově postavené hotely potřebovaly přilákat nejen turisty, ale i místní obyvatele. Hlavní boom přišel s dvacátými léty 20. století. Oblíbenou kratochvílí se stal tanec. V centru Detroitu se začaly postupně otevírat nové sály, které měly kapacitu až 3 tisíce lidí.<sup>315</sup> Jazz byl černošskou muzikou, která si uchovala vliv jižanských rytmů. Nejpopulárnější odnoží nového hudebního stylu se stalo *urban blues*. Detroit byl jeho důležitým centrem až do konce čtyřicátých let 20.

---

<sup>311</sup> IBBOTSON, P., c. d., s.8, s.55; BAK, R., c. d., s. 21.

<sup>312</sup> Theodore J. Finney, americký hudebník.

<sup>313</sup> John Bailey, americký hudebník.

<sup>314</sup> MILAN, Jon, *Detroit: Ragtime and the Jazz Age*, Charleston 2009, s. 2–3.

<sup>315</sup> BJORN, Lars; GALLET, Jim, *Before Motown: A History of Jazz in Detroit, 1920–1960*, Ann Arbor 2001, s. 8.

století. Nahrávací společnosti dávali šanci lokálním umělcům. Proslavil se především Major Merriweather,<sup>316</sup> uměleckým jménem Big Maceo. Stejně jako jeho černošští kolegové se přistěhoval do Detroitu za prací v období prosperity, roku 1924. Po večerech hrál a zpíval, přes den byl jen jedním z dělníků pracujících pro *Ford Motor Company*. Tento druh trávení volného času byl velmi populární, ale i zde se projevovala od začátku rasová diskriminace. To se promítlo především ve vlastnictví zábavních podniků. Divadla rasově diskriminovala již od roku 1890. Nebyl problém, aby Afroameričan pracoval jako manažer divadla či hudebního klubu. Ve dvacátých letech 20. století se nejdůležitější hudební institucí stalo *Koppin Theatre*, klub byl populární nejen mezi černošskou menšinou. Majitelem byl běloch a manažerem Afroameričan Edward B. Dudley, právě on stál za jeho úspěchem.<sup>317</sup> Centrem „bělošského“ jazzu byl hotel *Book Cadillac*, tancovalo se vždy od sedmi hodin večer do jedné hodiny ranní. Věhlasný byl především hotelový orchestr, *Jean Goldkette's Book Cadillac Dance Orchestra*. Pokud se podíváme na vlastnictví takových zábavních provozoven v období boomu ve 20. letech 20. století, dojdeme k závěru, že v celém Detroitu byl jen jeden jediný afroamerický majitel takového podniku. Domnívám se, že hlavní příčinou byl nedostatek kapitálu v rámci černošské komunity, jednalo se o velmi finančně náročné operace. Spíše než diskriminace se u jazzových skupin projevovala vnitřní regulace spočívající v tom, že černošská skupina radši hrála „svým lidem“, stejně jako bigbandová skupina složená z bělochů. Typicky elitářským zařízením se stala opera, budova byla postavena již roku 1868, její kapacita přestala s rozvojem Detroitu stačit. Na konci 19. století prošla nákladnou rekonstrukcí. Bohužel v období hospodářské krize třicátých let 20. století neměl nikdo peníze na návštěvy opery a zároveň město radši investovalo do podpůrných záchranných programů pro chudé. Opera byla v roce 1937 zavřena, následovala druhá světová válka a roku 1963 došlo k demolici budovy.<sup>318</sup>

---

<sup>316</sup> Major Merriweather, uměleckým jménem Big Maceo, americký zpěvák, narozen 31. března 1905; zemřel 23. února 1953.

<sup>317</sup> BJORN, L.; GALLET, J., c. d., s. 3-6.

<sup>318</sup> BAK, R., c. d., s. 47; IBBOTSON, P., c. d., s. 50.

## 5.2 PROHIBICE A HOKEJ

Meziválečný Detroit ovlivnily především dvě zásadní události, tou první bylo rozšiřování montážních linek do automobilové výroby. Druhá souvisela s trávením volného času, jednalo se o prohibici. Snahy zakázat konzumaci a prodej alkoholu byly ve Spojených státech amerických dlouhodobého charakteru. O zákazu se mluvilo nejen na federální úrovni, ale i na té státní. Michigan jako stát se snažil uzákonit zákaz alkoholu již během první světové války a dokonce se mu to i povedlo. Zákonomárný sbor státu Michigan schválil, přísnou normu v roce 1916.<sup>319</sup> Dne 7. listopadu 1916 se konalo, na celém území této části Spojených států amerických, referendum, v kterém byla platnost zákona a jeho vstup do účinnosti potvrzen. Oba tábory, ať už příznivci nebo odpůrci, prováděly klasickou volební kampaň. Agitovali na veřejných shromážděních a snažili se o své pravdě přesvědčit i čtenáře novin v podobě inzerátů. V nich byly vyjmenovány důvody proč zavést prohibici alkoholu a proč ji nezavádět. Po všelidovém hlasování vstoupil předpis v účinnost počínaje 1. květnem 1918.<sup>320</sup>

Osobně se domnívám, že zavedení prohibice na federální úrovni bylo jen pokračování prohibice z let válečných. Kdy se část států byla ochotná podvolit mnohem rigidnějšímu řízení z centra, tedy z Washingtonu. Díky zvláštnímu systému a velké úctě k právu obecně, bylo rozhodnuto, že prohibice bude zakázána ústavním dodatkem s následnou ratifikací všemi členskými státy. Nebylo pochyb, že legislativní proces bude nejjednodušší ve státech, kde již norma týkající se zákazu alkoholu platila, jednalo se například o Mississippi, Tennessee, Michigan, Západní Virginii a další.<sup>321</sup> Nehledě na to, že i v těchto státech byla prohibice zaváděna změnami v jejich vlastních ústavách. Michigan zákaz vtělil do článku 15 své konstituce. Zlomovým datem se stal 29. leden 1919, od této chvíle běžela sedmiletá lhůta, během ní museli všechny státy federace 18. dodatek ústavy schválit, jinak by nebyl platný a ani účinný. Tomuto dodatku se podle jeho předkladatele říkalo *Volstead Act*. Dodatek se skládal ze tří oddílů, v nichž byly specifikovány podmínky

---

<sup>319</sup> MCNERGNEY VINEYARD, Joellen, *Right in Michigan's Grassroots: From the KKK to the Michigan Militia*, Ann Arbor 2011, s. 33.

<sup>320</sup> Tamtéž, s. 33-34; *The Yale Expositor*, 2. 11. 1916, s. 5.

<sup>321</sup> MERZ, Charles, *The Dry Decade*, Seattle 1969, s. 21.

jeho ratifikace, lhůty a legislativní postupy, ale především se v prvním oddílu nacházela ustanovení prohibice. Trestná byla výroba, prodej a doprava omamných alkoholických nápojů. Bylo stanoveno, že rok po dokončení ratifikace nabyde dodatek účinnosti. Prohibice na federální úrovni započala datem 16. ledna 1920.<sup>322</sup> Důležitou roli v prosazování zákazu alkoholu sehrála *The Anti-Saloon League* a křesťanské spolky. 18. dodatek dnes v Ústavě Spojených států amerických najdeme, ale je neplatný a neúčinný, byl zrušen během probíhající hospodářské krize. O jeho zrušení se zasadil prezident Roosevelt. Jedná se o jediný dodatek, který kdy byl zrušen, jak jinak, než dalším ústavním dodatkem s pořadovým číslem 21, k této zvláštnosti došlo roku 1933.<sup>323</sup>

Zavedení prohibice na celostátní úrovni znamenalo pro Detroit zlaté časy ohledně kriminálních činů. Díky ideální poloze aglomerace, se přeměnila v bránu pašovaného alkoholu na území Spojených států amerických. Kontraband pocházející z Kanady měl nejjednodušší cestu po řece. Hlídat vodní tok pro muže zákona bylo mnohem těžší než cestu suchozemskou. K převozu alkoholu se užívalo člunů, obvykle se jednalo o menší lodě, aby nebyla vzbuzena pozornost. Velmi dobře také fungoval systém úschoven podél břehů *Detroit River*. Výsledkem bylo, že 85% pašovaného alkoholu z Kanady mělo své překladiště v Detroitu a byl dále distribuován.<sup>324</sup>

Nejdůležitější byla ovšem organizace. O ni se postaraly gangy. Tím nejproslulejším se stal v Michiganu *Purple Gang*. Jednalo se o čtyři bratry, Abeho, Josepha, Raye a Isadora Beinsteinovi. Členy byli i jejich přátelé. Gang vznikl samovolně již před první světovou válkou a tvořilo ho jen 18 až 20 mladíků.<sup>325</sup> Skupina se potkala ve školních lavicích a z postupného šikanování spolužáků se vypracovala přes krádeže v obchodech až po terorizování obyvatel v okolí *Hastings Street*. Jejich chvíle přišla právě s uzákoněním prohibice. Právě tito muži přispěli k antisemitismu Henryho Forda, ten začal od roku 1920 v *Dearnorn Independent*

---

<sup>322</sup> KUKLÍK, Jan; SELTENREICH, Radim, *Dějiny anglo-amerického práva*, Praha 2007, s. 717.

<sup>323</sup> MAPPEN, Marc, *Prohibition Gangsters: The Rise and Fall of a Bad Generation*, London 2013, s. 62; Amendment XVIII., [cit. 30. 3. 2016], dostupné z:

[http://www.archives.gov/exhibits/charters/constitution\\_amendments\\_11-27.html](http://www.archives.gov/exhibits/charters/constitution_amendments_11-27.html), : 21<sup>st</sup> Amendment, [cit. 30. 3. 2016], dostupné z: <https://www.law.cornell.edu/constitution/amendmentxxi>

<sup>324</sup> MAPPEN, M., c. d., s. 63; FAETHERSTONE, T.; SMITH, M., c. d., s. 115.

<sup>325</sup> KAVIEFF, Paul R., *Detroit's Infamous Purple Gang*, Charleston 2008, s. 9.



sedmiletou kampaň proti Židům. Před pašováním bylo hlavní obživou gangů kradení automobilů, za Fordovo vozidlo dostávali zloději na ruku 25 dolarů, pokud se jednalo o větší model, mohl se výdělek vyšplhat až na 50 dolarů.<sup>326</sup> Po zvládnutí logistiky a dostatečném zásobování Detroitu a jeho okolí, se rozhodl gang expandovat. Dohodl se s *Sugar House Gang* na společné výrobě alkoholu. Konečný produkt byl prodáván pod názvem *Old Log Cabin Whiskey*.<sup>327</sup> Byl natolik kvalitní, že jedním z hlavních odběratelů, se stal Al Capone<sup>328</sup> a zásoboval jím Chicago. V éře prohibice měl gang asi 50 členů, organizace byla perfektní a vše šlo dobře. Policejní oddělení si bylo problému vědomo, došlo ke zřízení speciální skupiny, která měla proti ilegální činnosti zasahovat, měla i příznačný název, *Black Hand*.<sup>329</sup> Ovšem spíše než aby se snažila zločin potírat, tak mu mnohdy pomáhala. V období hospodářské krize se nechalo mnoho mužů zákona zlákat, aby trestnou činnost ignorovalo. Tyto případy korupce se před soud dostaly až v roce 1939. V tomto období ovšem končí éra židovských gangsterů, novému vedení policie se podařilo dostat do věznic představitele zločineckých skupin a došlo k jejich samovolnému rozpadu. Také již neexistoval hlavní obor jejich podnikání, prohibice. K jejímu zrušení došlo v roce 1933. *Purple Gang* patřil k jednomu z nejvýkonnějších zločineckých těles na území spojených států a neštil se použít proti svým konkurentům či spolupracovníkům, kteří zradili, i násilí. Zavraždili několik členů *Little Navy Gang*, který pro ně pašoval alkohol po *Detroit River*. Policie evidovala v roce 1924 na 21 vražd mezi gangy, v roce 1925 vylovila z řeky 53 těl. Celkem dle výpočtů má *Purple Gang* za období prohibice na svědomí 500 vražd.<sup>330</sup> Vůbec nejhorší érou se stal krvavý červenec roku 1930, mezi 10 zastřelených mužů je počítán i populární rozhlasový moderátor Jerry Buckley,<sup>331</sup> ten byl zastřelen v hotelu. Tento případ zůstává do dnes neobjasněný, nebyl ani jasný motiv činu. Alkohol by vždy výnosným artiklem, v období prohibice se na něm dalo velmi dobře zbohatnout. Propojenost politiky a pašeráků byla zjevná. Jak jsem psala výše, gangy byly mnohdy kryty i policií. Se zrušením prohibice zločin

---

<sup>326</sup> *The Owosso Times*, 28. 5. 1920, s. 1.

<sup>327</sup> MAPPEN, M., c. d., s. 63.

<sup>328</sup> Al Capone, americký gangster, narozen 17. ledna 1899, zemřel 25. ledna 1947.

<sup>329</sup> GAVRILOVICH. P.; MCGRAW, B., c. d., s. 495.

<sup>330</sup> Tamtéž.

<sup>331</sup> Gerald E. Buckley, americký novinář a rozhlasový moderátor, zastřelen 23. července 1930.

nevymizel, jen slábl. Právě tento efekt byl pro „normální“ obyvatele důležitý. Město už nebylo tak nebezpečné.<sup>332</sup>

Nedílnou součástí historie Michiganu je i hokej. Hra, která zde měla ideální podmínky pro rozšíření do povědomí veřejnosti. Kolébka sportu na ledě ležela jen přes jezero. Původně kanadská hra se šířila jak do Spojených států amerických, tak do Evropy. *Detroit Red Wings* jsou klubem s dlouholetou tradicí, několika *Stanley Cupy* a spoustou fanoušků. Během 20. století se v Detroitu prosadily i jiné sporty, ve městě působil i baseballový tým *Detroit Tygers* a tým amerického fotbalu pod názvem *Lions*. Právě tyto tři sporty – hokej, baseball a americký fotbal, jsou typickými pro velká americká města. O začlenění Detroitu do *National Hockey League* bylo rozhodnuto v roce 1926. Ovšem pod názvem *Detroit Cougars*. Zvláštní je způsob, jakým bylo město „přibráno“ do elitního hokejového klubu. 73 lokálních investorů se pod vedením sportovního novináře Charlese Hughese,<sup>333</sup> rozhodlo zaplatit 100 tisíc dolarů představitelům *National Hockey League*, když Detroit začlení do ligy. Dalších 100 tisíc dolarů zaplatila skupina patnácti hráčům týmu *Victoria Cougars*, aby přešli do nově vznikajícího týmu. Jednalo se o šampiony *Western Hockey League*. Jednalo se o jedinečný počín, hokej byl do Detroitu implementován na základě rozhodnutí úzké skupiny lidí, kteří patřili k elitě města, podporovatelem nápadu byl i Edsel Ford. Bohatí lidé v Detroitu si uvědomovali, že pracující třída musí mít zábavu, že musí mít své hrdiny. Sport jako hokej byl pro tuto myšlenku ideální, kolektivní hra, kterou může sledovat několik tisíc diváků najednou. Nový majitel, James E. Norris,<sup>334</sup> klub koupil 2. září 1932 za 100 tisíc dolarů.<sup>335</sup> Norris byl Kanadčan, který dokonce hrál za tým *Winged Wheelers*. Klub přejmenoval na *Red Wings*. V době hospodářské krize obyvatelům přinášel radost právě hokej, v roce 1934 se nový tým probojoval až do finále. Bohužel, prohrál s *Chicago Black Hawks*. V letech 1936 a 1937 už tým dosáhl na metu nejvyšší. Tato epizoda z dějin Detroitu má zde své místo především

---

<sup>332</sup> FAETHERSTONE, T.; SMITH, M., c. d., s. 119–120; MCNERGNEY VINEYARD, J., c. d., s. 34; KAVIEFF, P. R., c. d., s. 46, s. 104.

<sup>333</sup> Charles Hughes, americký sportovní novinář.

<sup>334</sup> James E. Norris, americko-kanadský podnikatel, narozen 10. prosince 1879, zemřel 4. prosince 1952.

<sup>335</sup> KULFAN, Ted, *The Good, the Bad, & the Ugly: Detroit Red Wings: Heart-Pounding, Jaw – Dropping and Gut–Wrenching Moments from Detroit Red Wings History*, Chicago 2009, s. 2.

z důvodu, jakým způsobem se *National Hockey League* dostala na břeh Velkých jezer.<sup>336</sup>

Vyžití ve volném čase je spojené s dobou, v níž během historie Detroitu lidé žili. Od procházek se volnočasové aktivity přesunuly ke sportu.. Pokud mám celkově zhodnotit možnosti volnočasových aktivit, tak docházím k závěru, že obyvatelé a návštěvníci měli s postupem času nepřeberné množství variant. Stačilo si jen vybrat z krás přírody, pokud nestačili městské parky a zoo, následovala Velká jezera. Postupem času se utvořila i široká možnost kulturního vyžití, zde považuji za klíčové ustavení jedné zastřešující instituce pro umělecké záležitosti. S rozvojem aglomerace se velmi populárním stala příroda, přesně tak vznikl jedinečný *Belle Isle* a správa města si to uvědomovala a rozhodla se tímto problémem zabývat už na počátku velkého boomu města. Vzestup, jak demografický, tak hospodářský byl následně demonstrován i rozvojem turismu. Pro návštěvníky bylo nutné postavit nové hotely, některé z nich sloužily pro bohatší klientelu. Detroit byl ve dvacátých letech 20. století jazzovou velmocí, existovalo zde propojení s luxusními hotely, ovšem neznamenal to, že by se netančilo a nezpívalo i jinde. Život obyčejných obyvatel dle mého názoru, nejvíce ovlivnila prohibice. Nemyslím tím fakt, že se alkohol stal nedostupným, ale to, že Detroit díky své blízkosti Kanady a možnostem pašování, byl zaplaven zločinem. Důkazem jsou čísla vražd, již jsem zmiňovala, že nejproslulejšímu gangu jich je přičítáno za dobu prohibice na pět stovek.<sup>337</sup> Poslední možností zábavy byl sport, především hokej si získal velkou popularitu, s novým majitelem klubu dostala hra úplně nové rozměry a úspěch byl korunován dvěma tituly.

---

<sup>336</sup> ALLEN, Kevin; DUFF, Bob, *100 Things Red Wings Fans Should Know & Do Before They Die*, Chicago 2014, s. 102–104.

<sup>337</sup> KAVIEFF, Paul R., c. d., s. 56.

## ZÁVĚR

Ve své diplomové práci jsem se zabývala hospodářským a sociálním vývojem Detroitu v kontextu vývoje dějinného vývoje celých Spojených států amerických. Došla jsem k závěru, že v některých časových úsecích v celém mnou zkoumaném období došlo k výkyvu, který se v Detroitu projevil mnohem razantněji než ve zbytku země. První událostí, kde se obecné dějiny potkaly s mikro dějinami, se stala industrializace. Celé Spojené státy americké nastoupily tuto cestu především po konci občanské války, rozvoj souvisel se železnicí. V Detroitu se toto projevilo především v oblasti Velkých jezer budováním či zdokonalováním vodních přepravních cest. Neznamená to, že by se vlaky aglomeraci vyhnuly, ale město mělo výhodnou polohu a proto již na začátku 19. století zaměřilo své síly na budování kanálu, který byl do budoucna důležitou dopravní tepnou. Bohužel v období prohibice se tato výhoda změnila v nevýhodu. Skrze vodní cesty byl pašován alkohol, který se distribuoval dále, až do Chicaga.

Dalším zlomem, který v Detroitu probíhal mnohem markantněji než v ostatních částech země, byla migrace. Respektive její utlumení po první světové válce, kdy Spojené státy vyhlásily kvóty pro nově přijímané migranty. Na rozdíl od přílivu přicházejících lidí během 19. století se nepodařila sociální práce s nimi. Zde jsem došla k závěru, že mezníkem se stal počátek 20. století. Před rokem 1900 byli nově příchozí vítáni, hlavním motivem se stalo usídlení v aglomeraci. Lidé se zde rozhodli žít, sice tvořili své malá městečka, respektive se stahovali do různých městských částí, kde již byli jejich krajané usazení. Vznikly tak jedinečné názvy částí města připomínající domovinu nových obyvatel. Po roce 1900, kdy se na vrchol dostala výroba vozidel, se dá o migraci mluvit především v souvislosti se stěhováním za prací.

V roce 1908 vznikly dvě velké společnosti, *Ford Motor Company* a *General Motors*, ony se staly hybatelem budoucích úspěšných let. Ve společnosti Henryho Forda měla restrikce migrační politiky Spojených států amerických důsledky, které vedly k etablování černošské menšiny jako nedílné součásti Detroitu. Po spuštění montážní linky a zrychlení výroby modelu T, došlo k nedostatku pracovních sil po

zavedení federálních opatření v rámci migrace. Ford musel vyrábět dál, zjednodušil výrobu tím způsobem, že nebylo potřeba žádného speciálního školení. Pásová výroba přinesla pracovníkům jeden monotónní úkon, který opakovali celou svou pracovní dobu. Odpadla tak složitá administrace a složité vysvětlování práce. Právě toto v kombinaci s úbytkem nových pracovních sil, kdy se hlavní silou stali nově příchozí migranti, vedlo k nahrazení cizinců černošskou menšinou. Zde se potkaly dva důležité faktory, potřeba pracovníků do výroby vozidel a zároveň hromadné odchody Afroameričanů z jižních částí federace. Ford neměl, co se týče rasy předsudky a tak neměl problém dát této skupině lidí práci. Proto vidím jeho nespornou zásluhu v etablování černošské menšiny jako spolehlivých pracovníků.

Velkým zlomem, který se promítl hůře, než na federální úrovni, se stala velká hospodářská krize. Díky jednostrannému zaměření hospodářství celého Michiganu, nejen aglomerace, začala již během léta 1929 stoupat nezaměstnanost. Tedy ještě před plným propuknutím krize. Město bylo ochromeno na několik dopředu. Ale i zde přinesla tato situace velkou změnu, která se promítla do celé federace. Odbory se postupně díky organizovaným stávkám staly partnerem ve vyjednávání se zaměstnavateli. Před tímto tlakem musela kapitulovat i *Ford Motor Company*, která tyto organizace uznala jako poslední, v roce 1941.

Důležitým cílem mé práce bylo zmapovat i to, jakým způsobem probíhal vývoj v oblasti automobilismu. Meziválečné období v tomto odvětví je popisováno jako časový úsek, kdy dominovala společnost Henryho Forda. Je také vnímán jako muž, který byl pragmatický, jakoby žádné jiné společnosti v Detroitu v tomto období neexistovaly. Ano, byl to Ford, který zavedl první masovou výrobu vozidel, ale nebyl to on, kdo ji posunul v automobilismu dále mezi dvěma světovými válkami. Jednoznačně zavedl výrobu vozidel v masovém měřítku, ale během dvaceti let ztratil status krále motorismu. Rokem 1909 začíná éra modelu T, která končí až rokem 1927, kdy byl představen nový model A. Síla výrobní strategie jednoho modelu přestala fungovat. Díky množství byla cena modelu T velmi příznivá a mnohem nižší než v počátcích jeho výroby. Jenže Detroit nebyl jen Ford. *General Motors* pochopila, že nemůže konkurovat množstvím a nízkou cenou, ale výbavou. Právě rychlá reakce vedení, kdy prošla společnost během krátké doby dvěma

reorganizacemi, vedla k následnému úspěchu. *Ford Motor Company* se neměnila, díky personě Forda, který razil jeden model ve vysokých výrobních číslech, zaspala dobu. Za zlom považují rok 1927, kdy došlo k zavření výrobního závodu a jeho přestavbě pro kompletaci modelu A. Po tomto roce Ford již nikdy nedostal na takový vrchol, jako s modelem T. Důležitým mezníkem se stal i rok 1925, kdy došlo k založení značky *Chrysler*. Zakladatel nové firmy věděl jakým způsobem vyrábět a jaká by měla být nabídka produktů. Důsledkem se stalo, že během třicátých let 20. století byl král meziválečného Detroitu v prodeji automobilů až na třetím místě tabulek. Před ním se nacházela právě *General Motors* a *Chrysler*. Tito tři výrobci vozidel jsou v meziválečném období nazýváni jako velká trojka. Toto označení je přesné. Jen pořadí v tabulkách prodejů se postupně měnilo.

Teze Forda jako muže, který zvedl dělníkům plat a tak je dostal z bídy je založena na vytrhávání faktů z kontextu. Osobně si myslím, že tato pravda je jen částečná. Zvýšení mzdy, které bylo na rok 1914 nevídané, přineslo ovšem zásahy do volného času pracovníků. V tomto období bylo dokonce zřízeno celé jedno oddělení, které mělo na život dělníků mimo výrobní haly dohlížet. Společnost dala pracovníkům k dispozici bydlení a vysokou mzdu. Ale na druhou stranu za to chtěla plnou kontrolu nad jejich životy. Ford podmiňoval zaměstnání ve svých továrnách i vzděláváním, nutil své zaměstnance z kruhů migrantů k povinné docházce do jím zřízené školy, kde jim byly vštěpovány základy angličtiny a způsob amerického života. Ale ve chvíli, kdy se objevila krize, tak se vedení projevilo velmi asociálně. To, že se propouštělo i v ostatních firmách bylo faktem. Díky vysokému počtu zaměstnanců u *Ford Motor Company* byl počet propuštěných také vysoký. Reakcí na protest, který proběhl 7. března 1932, se stal brutální zásah proti nezaměstnaným, kteří přišli demonstrovat. Pokud by se tohoto rozhánění a masakru účastnila jen ochranka společnosti, zůstalo by jen v rovině soukromé. Problémem se stala účast oficiální policie, protesty zesílily po sečtení mrtvých a zraněných. Následný pohřeb obětí se stal manifestací obyvatel města. Právě od tohoto okamžiku začala Fordova autorita upadat. Situaci se snažil zachránit jeho syn Edsel. Mecenáš umění a podporovatel různých volnočasových aktivit ve městě.

Když vypukla na přelomu let 1936 a 1937 velká stávka, která se postupně, z výrobních hal *General Motors*, rozšířila do celého města. Nedošlo již k takovému excesu jako za protestů během *Ford Hunger March*. Jednalo se o jednoznačný posun ke zlepšení postavení dělníků.

V poslední kapitole mne zaujala především situace, co se týče turismu a hokeje. Pro návštěvníky města bylo postaveno mnoho hotelů, které poskytovaly luxusní služby. Problém nastal ve chvíli hospodářské recese. Lidé, kteří cestovali do Detroitu za vyjednávání v rámci plnění pracovních povinností, přestali město navštěvovat. Díky pašování alkoholu a vzestupu zločineckých gangů, nebyla oblast bezpečná pro dovolenou. Lidé nejezdili. V tomto ohledu vidím jasný nesoulad mezi situací dvacátých a třicátých let 20. století. Z úspěšného období, kdy se stavělo závratným tempem a otevírání nových hotelů bylo skoro na denním pořádku. Došlo k jasnému úpadku, dodnes má Detroit s velkými prázdnými budovami problém. Postupně chátrají a jejich využití je nulové.

U hokejového klubu mne zaujala situace, jakým způsobem se nejvyšší liga dostala do města. Nejvýznačnější obyvatelé města se rozhodli, že zaplatí vznik nového klubu a jeho působení v prestižní soutěži. Domnívám se, že se jednalo o jeden z kroků, který měl zmírnit dopady krize. Respektive její psychologický efekt na obyvatele. Lidé tak mohli aspoň na chvíli zapomenout na svou neutěšenou pracovní situaci.

Podarilo se mi tak naplnit hlavní cíle mé práce, kdy jsem došla k závěrům, že v některých obdobích dějin procházel Detroit zcela specifickým vývojem. Domnívám se, že do roku 1908 se jednalo o zdravou ekonomiku, která se dokázala díky hospodářským recesím samoregulovat. V ekonomii je tento pojem znám jako neviditelná ruka trhu. Společnosti, které se neadaptovaly na nové podmínky a, nebo jejich podnikání nebylo postaveno na trvalých základech, jednoduše skončily. Tento trend končí se vznikem velkých hráčů automobilismu. Ti mají k dispozici velké objemy peněz od bankovních institucí a tak řešení krizí spočívalo v zajištění dostatku peněz pro překlenutí neúspěšného období. Jednoznačným závěrem mé práce tedy je, že vývoj Detroitu kopíroval vývoj Spojených států amerických, ovšem s výše popsanými výjimkami.

## LITERATURA

### Edice dokumentů

WOOD HENRICKSON, Wilma, *Detroit Perspectives, Crossroads and Turning Points*, Detroit 1991

### Paměti

SLOAN, Alfred P., *Můj život s General Motors*, Praha 1998

FORD, Henry, *Můj život a dílo*, Praha 1924

### Monografie

ALLEN, Kevin; DUFF, Bob, *100 Things Red Wings Fans Should Know & Do Before They Die*, Chicago 2014

ASHER, Robert; EDSFORTH, Ronald, *Autowork*, New York 1995

AUSTIN, Dan, *Forgotten Landmarks of Detroit*, Charleston 2012

BABSON, Steve, *Working Detroit: The Making of a Union Town*, Detroit 1984

BAK, Richard, *Detroit 1900 – 1930*, Charleston 1999

BAK, Richard, *Detroit: A Postcard History*, Chicago 1998

BARNARD, Harry, *Independent Man: The Life of Senator James Couzens*, Detroit 2002

BARNARD, John, *American Vanguard: The United Autoworkers During the Reuther Years, 1935–1970*, Detroit 2004

BATES, Beth Tompkins, *The Making of Black Detroit in the Age of Henry Ford*, Chapel Hill 2012

BATCHELOR, Ray, *Henry Ford: Mass Production, Modernism and Design*, Manchester 1994

BJORN, Lars; GALLET, Jim, *Before Motown: A History of Jazz in Detroit, 1920–1960*, Ann Arbor 2001

BRAWLEY, Benjamin G., *A Social History of the American Negro*, New York 2005

BUFF, Rachel Ida, *Immigrant Rights in the Shadows of Citizenship*, New York 2008



BULLARD, Sara, *The Ku Klux Klan: A History of Racism and Violence*, Montgomery 1997

BURTON, Clarence Monroe, *History of Detroit 1780–1850*, Detroit 1917

CAREY, Charles W., *American Inventors, Entrepreneurs, and Business Visionaries*, New York 2002

CASEY, Marion, LEE, J. J., *Making The Irish American: History and Heritage Of The Irish In The United States*, New York 2006

CLEMENS, Elizabeth, *The Works Progress Administration in Detroit*, Charleston 2008

CURCIO, Vincent, *Chrysler: The Life and Times of an Automotive Genius*, Oxford 2000

DAVIS, Michael W. R., *Chrysler Heritage: A Photographic History*, Charleston 2001

DELORENZO, Matt, *Dodge 100 Years*, Minneapolis 2014

DUNBAR, Willis F.; MAY, George S., *Michigan: A History of the Wolverine State*, Grand Rapids 1995

FAETHERSTONE, Thomas; RODRIGUEZ, Michael, *Detroit's Belle Isle: Island Parkgem*, Charleston 2003

FARLEY, Reynolds; DANZIGER, Sheldon; HOLZER, Harry J., *Detroit Divided*, New York

FEATHERSTONE, Thomas; SMITH, Mike, *Labor in Detroit: Working in the Motor City*, Chicago 2001

FERGUSON, Niall, *Vzestup peněz: Finanční dějiny světa*, Praha 2011

FINE, Sidney, *Sit–Down: The General Motors Strike of 1936 – 1937*, Ann Arbor 1969

FINE, Sidney, *Sit–Down: The General Motors Strike of 1936–1937*, Ann Arbor 1969

FINKELMAN, Paul; HERSHOCK, Martin J., *The History of Michigan Law*, Athens 2006

FLINK, James J., *The Automobile Age*, Cambridge 1990

FORD, Bryan R., *Beyond the Model T: The Other Ventures of Henry Ford*, Detroit 1997

FORD, Bryan R., *Henry's Lieutenants*, Detroit 1993

FREEDMAN, Jeri, *The U.S. Auto Industry: American Carmakers and the Economic*, New York 2011

FULLER, Robert Lynn, *Phantom of Fear: The Banking Panic of 1933*, Jefferson 2012

GAVRILOVICH, Peter; MCGRAW, Bill, *The Detroit Almanac: 300 Years of Life in the Motor City*, Detroit 2000

GEISST, Charles R., *Encyclopedia of American Business History*, New York 2006

GREENWOOD, Ronald G.; WREN, Daniel A., *Management Innovators: The People and Ideas that Have Shaped Modern Business*, Oxford 1998

GUSTIN, Lawrence R., *Billy Durant: Creator of General Motors*, Ann Arbor 2008

HARTER, Jim, *Early Automobiles: A History in Advertising Line Art, 1890-1930*, 2015

HEINZ, Vilém; KLEMENT, Václav, *Z Dějin Automobilu*, Praha, 1931

HILLSTROM, Kevin; HILLSTROM, Laurine Colier, *Automobiles, Mining and Petroleum, Textiles*, Santa Barbara 2006

HOFFMAN, Bryce G., *American Icon: Alan Mulally and the Fight to Save Ford Motor Company*, New York 2012

HOLLI, Melvin G., *The American Mayor: The Best and The Worst Big – City Leaders*, Philadelphia 1999

HOOK, Harry H., *Detroit Illustrated: The Commercial Metropolis of Michigan*, 1891

HOOKER, Clarence, *Life in the Shadows of the Crystal Palace 1910–1927: Ford Workers in the Model T Era*, Bowling Green 1997

HUNT, William Chamberlin; WILLCOX, Francis; BURGHARDT DU BOIS, Edward, *Negroes in the United States*, Washington 1904

HYDE, Charles K., *The Dodge Brothers: The Men, the Motor Cars, and the Legacy*, Detroit 2005

HYDE, Charles K., *The Roller Coaster: A History of the Chrysler Corporation*, Detroit 2003

CHALMERS, David M., *Hooded Americanism: The History of the Ku Klux Klan*, Durham 1987

- IBBOTSON, Patricia, *Postcard History Series: Detroit's Historic Hotels and Restaurants*, Charleston 2007
- JACQUES, April Key, *Inside the Crystal Palace: A History of Henry Ford's Highland Park Plant*, Michigan 2008
- JEFFERYS, Steve, *Management and Managed: Fifty Years of Crisis at Chrysler*, Melbourne 1986
- JOHNSON, Christopher H., *Maurice Sugar: Law, Labor and Left in Detroit 1912–1950*, Detroit 1988
- KAVIEFF, Paul R., *Detroit's Infamous Purple Gang*, Charleston 2008
- KISLING, Vernon N., *Zoo and Aquarium History: Ancient Animal Collections to Zoological Gardens*, Boca Raton 2001
- KOHRMAN, David, *Detroit's Statler and Book–Cadillac Hotels: The Anchors of Washington Boulevard*, Charleston 2002
- KUKLÍK, Jan; SELTENREICH, Radim, *Dějiny anglo–amerického práva*, Praha 2007
- KULFAN, Ted, *The Good, the Bad, & the Ugly: Detroit Red Wings: Heart-Pounding, Jaw – Dropping and Gut–Wrenching Moments from Detroit Red Wings History*, Chicago 2009
- LATZMAN MOON, Elaine, *Untold Tales, Unsung Heroes: An Oral History of Detroit's African American Community 1918–1967*, Detroit 1994
- LEWIS–COLEMAN, David M., *Race Against Liberalism: Black Workers and the UAW in Detroit*, Chicago 2008
- LITWACK, Leon F., *North of Slavery: The Negro in the Free States*, Chicago 1961
- LORENCE, James J., *Organizing the Unemployed: Community and Union Activists in the Industrial Heartland*, New York 1996
- MAPPEN, Marc, *Prohibition Gangsters: The Rise and Fall of a Bad Generation*, London 2013
- MARTELLE, Scott, *Detroit A Biography*, Chicago 2014
- MCGINNIS, Carol, *Michigan Genealogy: Sources and Resources*, Baltimore 2005
- MCNERGEY VINEYARD, JoEllen, *For Faith And Fortune: The Education of Catholic Immigrants in Detroit, 1805–1825*, Chicago 1998

MCNERGNEY VINEYARD, JoEllen, *Right in Michigan's Grassroots: From the KKK to the Michigan Militia*, Ann Arbor 2011

MCSHANE, Clay, *The Automobile: A Chronology of it's Antecedents, Development, and Impact*, London 1997

MEIER, August; RUDWICK, Elliot, *Black Detroit and The Rise of The UAW*, Ann Arbor 1979

MERZ, Charles, *The Dry Decade*, Seattle 1969

MILAN, Jon, *Detroit: Ragtime and the Jazz Age*, Charleston

MULL, Carol E., *The Underground Railroad in Michigan*, Jefferson 2010

OESTREICHER, Richard Jules, *Solidarity and Fragmentation: Working People and Class Consciousness in Detroit, 1875–1900*, Chicago 1989

OPATRŇÝ, Josef, *Válka Mohykánů: Sedmiletá Válka v Americe*, Praha 2000

PELFREY, William, *Billy, Alfred, and General Motors: The Story of Two Unique Men, A Legendary Company, and a Remarkable Time in American History*, New York 2006

PETERSON, Joyce Shaw, *American Automobile Workers 1900–1933*, New York 1987

PIAZZA, Gregory C., *A History of Detroit's Palmer Park*, Charleston 2015

POREMBA, David Lee, *Detroit a Motor City History*, Charleston 2001

POREMBA, David Lee, *Detroit: 1930 – 1969*, Charleston 1999

RAE, John B., *The American Automobile*, Chicago 1965

ROSS, Robert B., *Landmarks of Detroit: A History of the City*, Detroit 1898

RUBENSTEIN, James M., *Making and Selling Cars: Innovation and Change in the U.S. Automotive Industry*, Baltimore 2001

SEGAL, Howard P., *Henry Ford's Village Industries: Recasting the Machine Age*, Boston 2005

SKRABEC, Quentin R., *The 100 Most Significant Events in American Business: An Encyclopedia*, Santa Barbara 2012

SMARDZ FROST, Karolyn, *I've Got a Home in Glory Land: A Lost Tale of the Underground Railroad*, New York 2007

STEPAN NORRIS, Judith; ZEITLIN, Maurice, *Talking Union*, Chicago 1996

- TATA, Robert, *How Detroit Became the "Automotive Capitol of the World": The Story Behind the Founding of the U. S. Auto Industry*, Bloomington 2013
- TAYLOR, Paul, „*Old Slow Town*“: *Detroit During the Civil War*, Detroit 2013
- The Ford Industries: Facts about The Ford Motor Company and its Subsidiaries*, Detroit 1924
- TOMPKINS BATES, Beth, *The Making Of Black Detroit In The Age Of Henry Ford*, Chapel Hill 2012
- TURNER, John J., *The Ku Klux Klan, a history of racism and violence*, 1986
- WADE, Wyn Craig, *The Fiery Cross: The Ku Klux Klan in America*
- WATTS, Steven, *The People's Tycoon: Henry Ford and the American Century*, New York 2005
- WEISS, H. Eugene, *Chrysler, Ford, Durant and Sloan: Founding Giants of the American Automotive Industry*, Jefferson 2003
- WIDICK, B. J., *Detroit: City of Race and Class Violence*, Detroit, 1989
- WOODFORD, Arthur M., *This is Detroit*, Detroit 2001
- WOODFORD, Frank B.; WOODFORD, Arthur M., *All Our Yesterdays: A Brief History of Detroit*, Detroit 1969
- WOODSON, Carter G., *Negro Makers of History*
- YORK, M. J., *Henry Ford: Manufacturing Mogul*, Edina 2011
- ZUNZ, Olivier, *The Changing Face of Inequality: Urbanization, Industrial Development and Immigrants in Detroit 1880–1920*, Chicago 1982

### **Odborné články**

- ARCHER, Melanie, *Family Enterprise in an Industrial City: Strategies for the Family Organization of Business in Detroit, 1880* in: *Social Science History*, Vol. 15, No. 1, 1991, s. 67-95
- BARKER, T. C., *The International History of Motor Transport* in: *Journal Of Contemporary History*, Vol. 20, No. 1, 1985, s. 3-19

- BROPHY, Anne, „*The Committee.. Has Stood Out Against Corection*“: *The Reinvention of Detroit Americanization, 1915–1931* in: Michigan Historical Review, Vol. 29, No. 2, 2003, s. 1-39
- CANNISTARO, Philip V., *Fascism and Italian–Americans in Detroit, 1933–1935* in: The International Migration Review, Vol. 9, No. 1, 1975, s. 29-40
- CIANI, Kyle, E., *Hidden Labores: Female Day Workers in Detroit, 1870–1920* in: The Journal of the Gilded Age and Progressive Era, Vol. 4, No. 1, 2005, s. 25-51
- CLARKE, Sally, *Managing Design: The Art and Colour Section at General Motors, 1927-1941*, in: Journal of Design History, Vol. 12, No. 1, 1999, s. 65-79
- DEMATTEO, Arthur E., *Organized Labor Versus the Mayor: The Detroit Federation of Labor and the Revised City* in: Michigan Historical Review, Vol. 21, No. 2, 1995, s. 62-92
- EDMONDS, C. C., *Tendencies in the Automobile Industry*, in: The American Economic Review, Vol. 13, No. 3, 1923, s. 422-441
- FINE, Sidney, *The General Sit–Down Strike: A Re–examination* in: The American Historical Review, Vol. 70, No. 3, 1965, s. 691-713
- HALPERN, Martin, „*I am Fighting For Freedom*“: *Coleman Young, HUAC, and the Detroit African American Community* in: Journal Of American Ethnic History, Vol. 17, No. 1, 1997, s. 19-38
- HOLLI, Melvine G., *Mayoring in Detroit, 1824-1985: Is Upward Mobility the "Impossible Dream?"* in: Michigan Historical Review, Vol. 13, No. 1, 1987, s. 1-19
- HUDGINS, Bert, *Evolution of Metropolitan Detroit*, in: Economic Geography, Vol. 21, No. 3, 1945, s. 206-220
- HUMPHREY, Norman D., *The Detroit Mexican Immigrant and Naturalization* in: Social Forces, Vol. 22, No. 3, 1944, s. 332-335
- HUMPHREY, Norman D., *The Education and Language of Detroit Mexicans* in: The Journal of Education Sociology, Vol. 17, No. 9, 1944, s. 534-542
- HUMPHREY, Norman D., *The Integration of the Detroit Mexican Colony* in: The American Journal of Economics and Sociology, Vol. 3, No. 2, 1944, s. 155-166

- HYDE, Charles K., *The Dodge Brothers, The Automobile Industry, and Detroit Society in the Early Twentieth Century*, in: Michigan Historical Review, Vol. 22, No. 2, 1996, s. 48-82
- JOHNSON, H. Thomas, *Management Accounting in an Early Multidivisional Organization: General Motors in the 1920s*, in: The Business History Review, Vol. 52, No. 4, 1978, s. 490-517
- KLUG, Thomas A., *Labor Market Politics in Detroit: The Curious Case of the "Spolansky Act" of 1931* in: Michigan Historical Review, Vol. 14, No. 1, 1988, s. 1-32
- LAIRD, Robert A.; SHERRATT, Thomas N., *The Economics of Evolution: Henry Ford and the Model T*, in: Oikos, Vol 119, No 1, 2010, s. 3-9
- LEASHORE, Bogart R., *Black Female Workers: Live-In Domestic in Detroit, Michigan, 1860–1880* in: Phylon, Vol. 45, No. 2, 1984, s. 111-120
- LEWCHUK, Wayne A., *Men and Monotony: Fraternalism as a Managerial Strategy at The Ford Motor Company* in: The Journal of Economic History, Vol. 53, No. 4, 1993, s. 824-856
- LYNCH, Timothy P., *"Sit Down! Sit Down! ": Songs of the General Motors Strike, 1936–1937*, in Michigan Historical Review, Vol. 22, No. 2, 1996, s. 1-47
- MIREL, Jeffrey, *The Politics of Education Retrenchment in Detroit, 1929–1935* in: History of Education Quarterly, Vol. 24, No. 3, 1984, s. 323-358
- NICOLS, Alfred, *Economic Issues in the Du Pont-General Motors Case*, in: The Journal of Business, Vol. 33, No. 3, 1960, s. 227-251
- PIETRYKOWSKI, Bruce, *Fordism at Ford: Spatial Decentralization and Labor Segmentation at The Ford Motor Company, 1920–1950*, in: Economic Geography, Vol. 71, No. 4, 1995, s. 383-401
- RAE, John B., *The Fabulous Billy Durant*, in: The Business History Review, Vol. 32, No. 3, 1958, s. 255-271
- RAFF, Daniel M. G.; SUMMERS, Lawrence H., *Did Henry Ford Pay Efficiency Wages?* In: Journal of Labor Economic, Vol. 5, No. 4, s. 57-86
- RUBYAN LING, Saronne, *The Detroit Murals of Diego Rivera* in: History Today, Vol. 46, No. 4, 1996, s. 34-38

- SCHRODE, George, *Mary Zuk and the Detroit Meat Strike of 1935* in: Polish American Studies, Vol. 43, No. 2, 1986, 5-39
- SHOCKLEY, Megan Taylor, *Working for Democracy: Working-Class African-American Women, Citizenship, and Civil Rights in Detroit, 1940–1954* in: Michigan Historical Review, Vol. 29, No. 2, 2003, s. 125-157
- SMITH, Michael O., *The City as State: Franchises, Politics, and Transit Development in Detroit, 1863-1879*, in: Michigan Historical Review, Vol. 23, No. 1, 1997, s. 1-32
- SMITH, Mike, “*Let’s Make Detroit a Union Town*”: *The History of Labor and the Working Class in the Motor City* in: Michigan Historical Review, Vol. 27, No. 2, 2001, s. 157-173
- VARGAS, Zaragosa, *Life and Community in the „Wonderful City of the Magic Motor”: Mexican Immigrants in 1920s Detroit* in: Michigan Historical Review, Vol. 15, No. 1, 1989, s. 45-68
- WEST, Kenneth B., “*On the Line*”: *Rank and File Reminiscences of Working Conditions and the General Motors Sit-Down Strike of 1936–1937* in: Michigan Historical Review, Vol. 12, No. 1, 1986, s. 57-82
- WILSON, Brian, *The Spirit of the Motor City: Three Hundred Years of Religious History in Detroit*, in: Michigan Historical Review, Vol. 27, No. 1, 2001, s. 21-56

### **Tisk a periodika**

*Autoklub: noviny pro automobilisty a motocyklisty*

*Billboard*

*Grand Rapids Herald*

*The Dearborn Independent*

*The Nation*

*The Owosso Times*

*The Yale Expositor*



## Internetové zdroje

Amendment XVIII., [cit. 30. 3. 2016], dostupné z:

[http://www.archives.gov/exhibits/charters/constitution\\_amendments\\_11-27.html](http://www.archives.gov/exhibits/charters/constitution_amendments_11-27.html),

COOK, Bernard A. *Belgians in Michigan* [online]. East Lansing, 2007, [cit. 2016-02-13], dostupné z:

[https://books.google.cz/books?id=l8fnz0pmNQC&pg=PT43&dq=belgians+in+detroit&hl=cs&sa=X&redir\\_esc=y#v=onepage&q=belgians%20in%20detroit&f=false](https://books.google.cz/books?id=l8fnz0pmNQC&pg=PT43&dq=belgians+in+detroit&hl=cs&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=belgians%20in%20detroit&f=false)

METRESS, Seamus P.; METRESS, Ellien K.. *Irish in Michigan* [on line]. East Lansing 2006, [cit.2016-02-13], dostupné z:

[https://books.google.cz/books?id=xuykQXIDH80C&pg=PA1796&dq=METRESS,+Seamus+P.%3B+METRESS,+Eileen+K.,+Irish+In+Michigan,+East+Lansing,+2006.&hl=cs&sa=X&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.cz/books?id=xuykQXIDH80C&pg=PA1796&dq=METRESS,+Seamus+P.%3B+METRESS,+Eileen+K.,+Irish+In+Michigan,+East+Lansing,+2006.&hl=cs&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)

United States Census Bureau

<https://www.census.gov/quickfacts/table/PST045215/00>

21<sup>st</sup> Amendment, [cit. 30. 3. 2016], dostupné z:

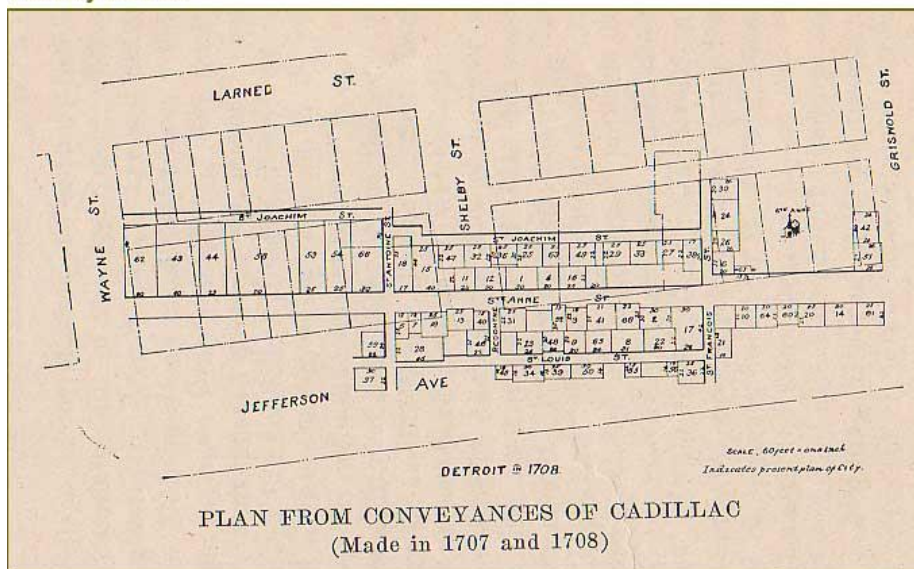
<https://www.law.cornell.edu/constitution/amendmentxxi>

# PŘÍLOHY

## Přílohy k 1. kapitole

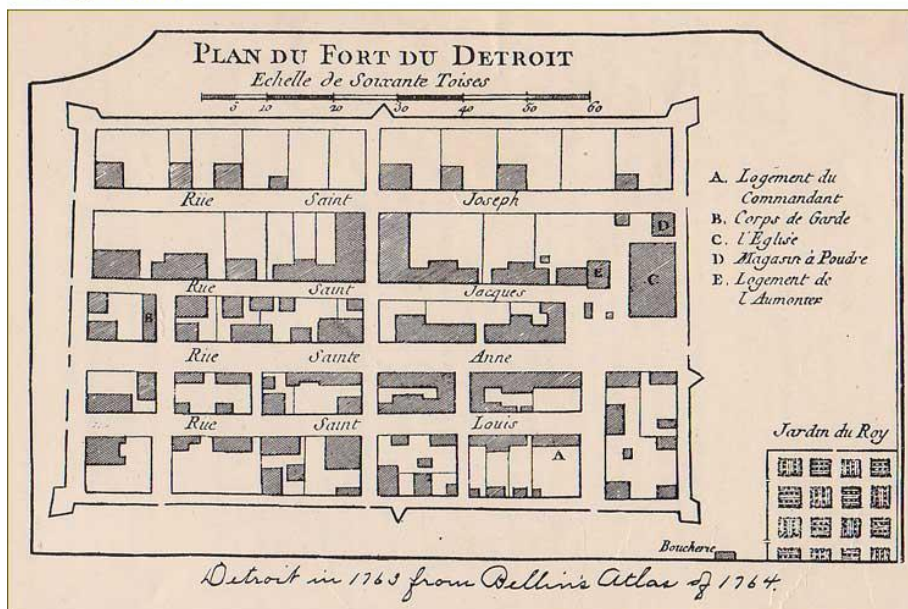
Plány Detroitu z let 1708, 1763 a 1830

### History Detroit

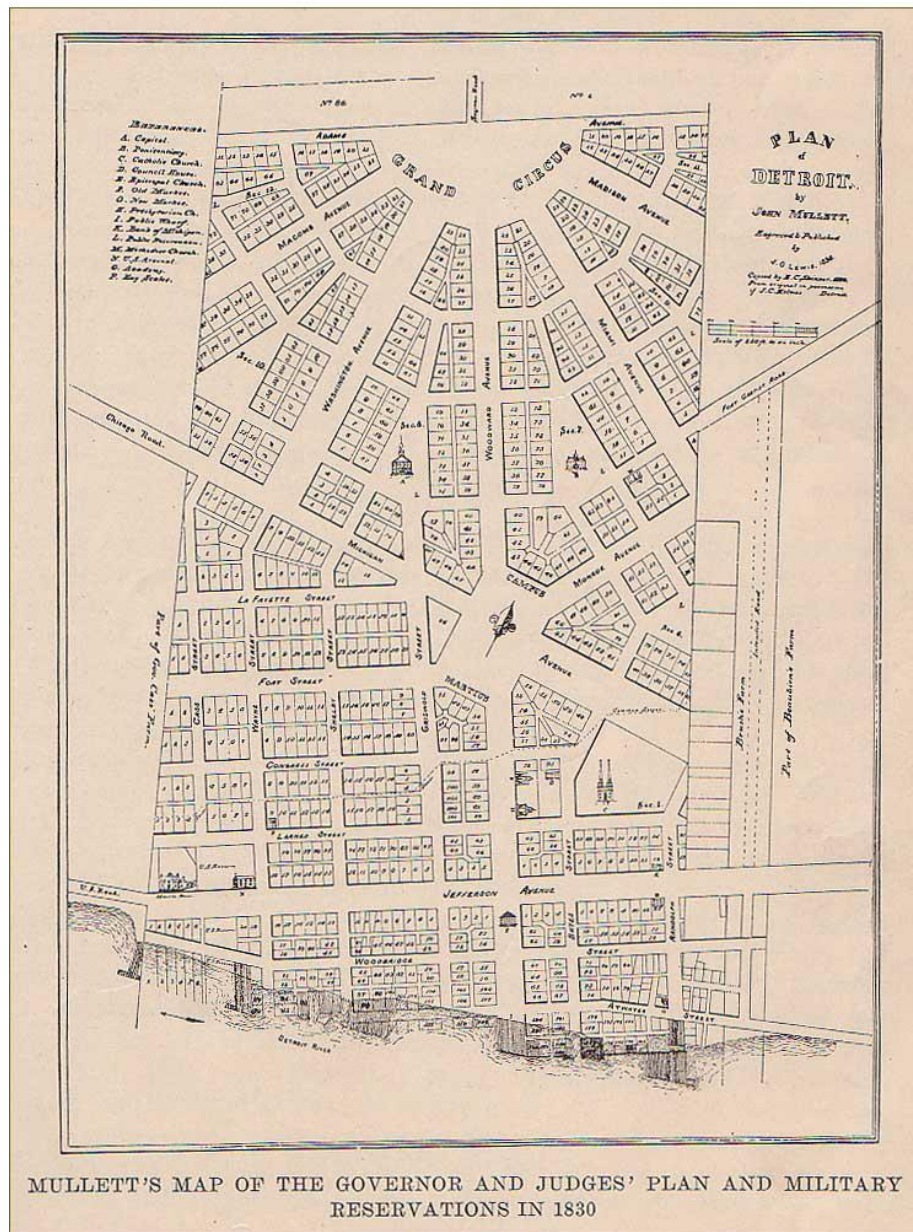


Source: Burton Historical Collection

### History Detroit



Detroit in 1763 from Bellin's Atlas



MULLETT'S MAP OF THE GOVERNOR AND JUDGES' PLAN AND MILITARY RESERVATIONS IN 1830

Mullet's Plan for Detroit - 1830

Zdroj: <http://historydetroit.com/places/maps.php>



## Přílohy k 2. kapitole

### Henry Ford s modelem T



Zdroj: <http://lowandslow01.blogspot.cz/2012/07/was-henry-ford-socialist.html>

### William C. Durant



Zdroj: <http://alchetron.com/William-C-Durant-1205457-W>

Walter P. Chrysler



Zdroj: <http://www.fcanorthamerica.com/company/Heritage/Pages/About-Walter-Chrysler.aspx>

### Přílohy k 3. kapitole

Hlavní třída v irské části města, v Corktownu během druhé poloviny 19. století



Zdroj: <http://www.eventbrite.com/e/the-rocky-road-to-corktown-a-detroit-irish-tour-tickets-9900865756>

Představitel městské komise, snažící se přesvědčit dělníky k amerikanizaci



Zdroj: [http://bentley.umich.edu/legacy-support/detroit/detroit\\_search.php?heading=4](http://bentley.umich.edu/legacy-support/detroit/detroit_search.php?heading=4)

Ráno po ohlášení *Five Dollar Day* před výrobní halou FMC



Zdroj: <http://www.thetruthaboutcars.com/2014/10/henry-ford-paid-workers-5-day-wouldnt-quit-afford-model-ts/>

## **Dopis starosty Johna Smithe náčelníkovi detroitské policie**

Dear Commissioner:

The outrage of Wednesday evening, in which one man was killed and another seriously injured, deals with the province of government under the direct jurisdiction of the department of police ....

[ It has been] the custom, not only in this city, but in all communities of the northern part of this country, - to treat for political purposes – jealousies and prejudices existing between different races as non – existent. I believe that the present crisis in Detroit must put an end to such criminal delicacy.

My duty, which is your duty and your officers' duty, is laid down the law. The constitution of the United States, the constitution of Michigan, the charter of the city of Detroit, and the laws of all those governmental agencies fix clearly the legal relation – ships which may exist regarding life and property. And they affect all races the same.

When any person moves into a new neighborhood, it becomes by law the duty of the police agencies to protect that man or woman in his life, and property .... A mayor, police commissioner, or police officer, who fails in any particular in extending legal protection to all persons, regardless of creed or color, would be subject to removal from office....

But the duties which are ours legally, differ materially from what we, as sensible men, know are the causes which resulted in the recent murder, and which, if they are unchecked, may cause equally shameful incidents in Detroit's future history.

In that connection I must say that I deprecate most strongly the moving of Negroes or other persons into districts in which they know their presence may cause roit or bloodshed. I express this personal feeling, which is perhaps beyond the proper province of an executive officer, sworn to enforce legal policies which are different, but I do in the hope that some official expression can prevent a recurrence of the tragedy of Wednesday evening.

... In all these years there was no such incident as that which has blackened our city's name within the past few days. These colored men and women who were long residents of this city, decided their own problems, with the realizations of their legal



rights, modified by their own common sense. It does not always do for any man to demand, to its fullest, the right which the law gives him. Sometimes by doing so he works irremediable harm to himself and his fellows.

The first sign of a feeling, which resulted fatally Wednesday, came with the revival of the Ku Klux Klan. The evidence is clear that the unfortunate incidents which recently happened in the northwest section of the city and the tragedy on Garland avenue came from the activities of that organization.... for months, the men and women of whom I have spoken before, have been going from house to house conducting a cowardly campaign which they would not dare suggest in public. These men and women have gone to homes where resentment is strongest against members of the Negro race and have whispered their criminal propaganda. They have stated that the mayor of the city, who happens to be me, has placed 500 Negroes in the fire department. They have reported that the mayor of the city has filled the police department with Negroes. They have stated that every department of the city government is overrun with Negroes. They have stated further that it was I who inspired and fostered the movement of colored citizens into districts inhabited previously entirely by white persons.... Every one of these charges is untrue.

And on the other hand, a similar campaign by the same people was conducted to arouse the resentment of the Negro population against the present government. There the story told was exactly the opposite to that told to the white persons. It was that no Negroes were being employed in the city government; that no police protection required by law was being given to Negro residents....

For months, during the course of this criminal campaign, a constant, procession of colored persons has been moving in and out of the headquarters of a candidate for Mayor [ Charles Bowles] favored by the Ku Klux Klan. I have evidence that certain colored persons are on the payroll of the Ku Klux Klan, with the aim of influencing members of their race against the present government....

I have said that I deprecate the moving by colored persons into districts in which their presence would cause disturbances. I shall go further. I believe that any colored person who endangers life and property, simply to gratify his personal pride, is an enemy of his race as well as an incitant of riot and murder. These men who have

permitted themselves to be the tools of the Ku Klux Klan in its efforts to fan the flames of racial hatred into murderous fire, have hurt the cause of their race in a degree that colored race in Detroit to dissipate their murderous pride. This seems to exist chiefly in a very few colored persons who are unwilling to live in section of the city where members of their race predominate, but who are willing to rely on the natural racial pride of the rest of their people to protect them when they move into districts where their presence may be resented....

In lies with you and members of your department to protect fully life and property of all persons, without regard to creed or color. And in addition to those laws, there are laws against inciting to riot. There are those in this community – some who think themselves in position of security, who have been deliberately and maliciously arousing the people of both races against each other, driving [ the] less cowardly to defy the law, and as we have seen, to murder and death....

**Zdroj:** WOOD HENRICKSON, Wilma, *Detroit Perspectives, Crossroads and Turning Points*, Detroit 1991, s. 318-321.

## Přílohy ke 4. kapitole

Zásahy policistů během *Ford Hunger March* v roce 1932



Zdroj: [https://libcom.org/files/images/5\\_0.jpg](https://libcom.org/files/images/5_0.jpg)



Zdroj: <http://www.buckdinner.org/history/>

### Stávkující muži během *Sit – Down Strike*



Zdroj: <http://seekingmichigan.org/look/2010/02/23/standing-up-by-sitting-down>

### Policisté připravení na zásah proti demonstrujícím během 7. února 1932



Zdroj: [http://www.mlive.com/auto/index.ssf/2012/01/75\\_years\\_ago\\_violence\\_police\\_b.html](http://www.mlive.com/auto/index.ssf/2012/01/75_years_ago_violence_police_b.html)

Demonstrace dvou set tisíc lidí 24. března 1937 v centru Detroitu



Zdroj: <https://reuther.wayne.edu/node/5646>



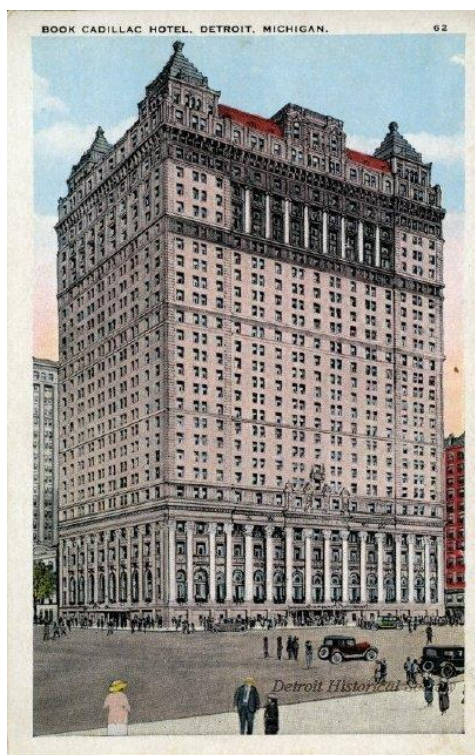
## Přílohy k 5. kapitole

*Belle Isle Park* na dobové pohlednici



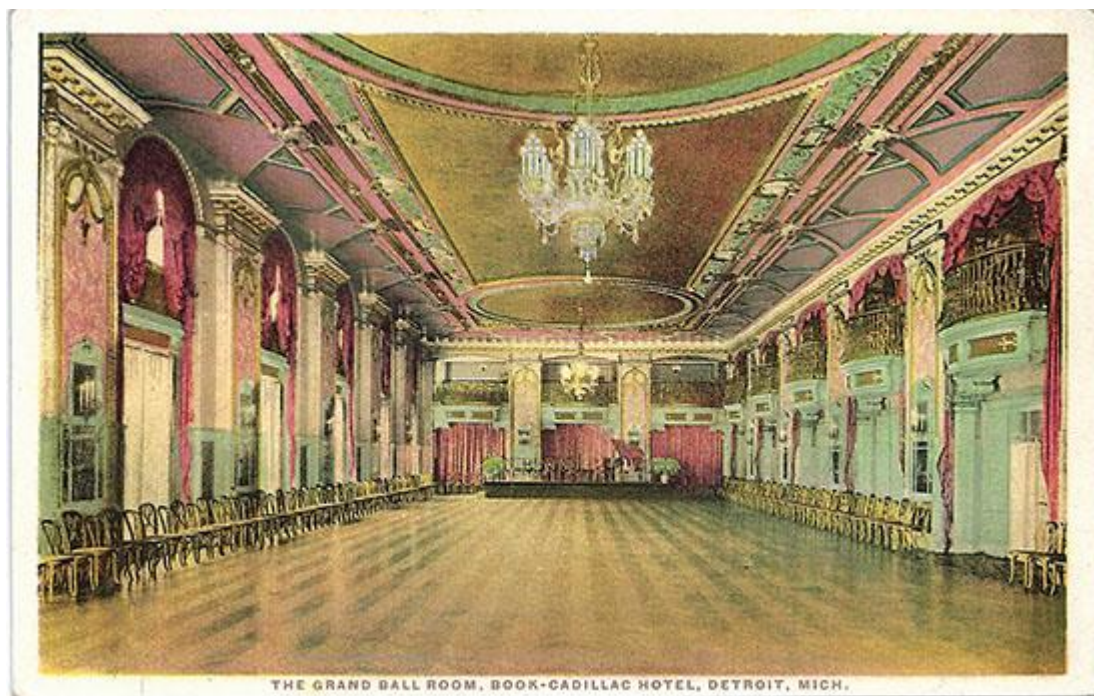
Zdroj: <http://detroithistorical.org/learn/encyclopedia-of-detroit/belle-isle-park>

*Book Cadillac Hotel* na pohlednici, jako pozdrav z Detroitu



Zdroj: <http://detroithistorical.org/learn/encyclopedia-of-detroit/book-cadillac-hotel>

Taneční hala *Book Cadillac Hotelu* v dobách největší slávy



Zdroj: <http://www.hourdetroit.com/Hour-Detroit/August-2011/Wish-Wed-Been-There/>

Stejná hala dnes...



Zdroj: <http://cadillac.motherauto.com/cadillac3/cadillac-book-hotel-detroit-parking.html>